

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 31 / 13. JULI 2022

Leclerc gewinnt GP Österreich

Ferrari auf der Überholspur

47. Homburger Bergrennen

Rookie staubt Gesamtsieg ab

Skoda Fabia RS Rally2 im Tracktest

Probefahrt mit dem Turbo-Allradler

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 31



Sportwagen-WM in Monza

Alpine triumphiert bei Peugeot-Premiere



MotoGP-Interview: Maverick Viñales

Platzt nach dem ersten Podium der Knoten?



Nürburgring Langstrecken-Serie

Ölspur-Drama lässt Falken-Porsche jubeln

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Leclerc zittert sich zum Sieg am Red Bull Ring **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Spielberg **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Die unterschiedlichen Schicksale der Deutschen **S. 10**
Formel 1 Hintergründe und News aus der Königsklasse **S. 12**
Formelsport Die Formel 2 und Formel 3 in Österreich **S. 13**
Sportwagen Falken-Porsche siegt beim NLS 6h-Rennen **S. 16**
Sportwagen-WM Alpine ringt Toyota in Monza nieder **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 21**
Bergrennen Rekordjagd beim DM-Lauf in Homburg **S. 22**
Rallye Exklusiver Tracktest im Skoda Fabia RS Rally2 **S. 24**
Rallye Vorschau WM Estland und weitere aktuelle News **S. 26**
Tourenwagen ETCR in Zolder und weitere Nachrichten **S. 28**
Tourenwagen NASCAR: Elliott feiert Heimsieg in Atlanta **S. 30**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Aprilia-Pilot Maverick Viñales **S. 32**
MotoGP Hat die Topklasse ein ernstes Überhol-Problem? **S. 34**
Motorrad-Historie Technik: Die Honda RC211V von 2011 **S. 36**
Historie Freddie Spencers erster WM-Sieg in Spa 1982 **S. 38**
Straßensport MotoAmerica und weitere aktuelle News **S. 39**
Offroad Supermoto-WM und Hardenduro-WM **S. 41**
Offroad Interview Kai Hucken-beck, MX Masters, News **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

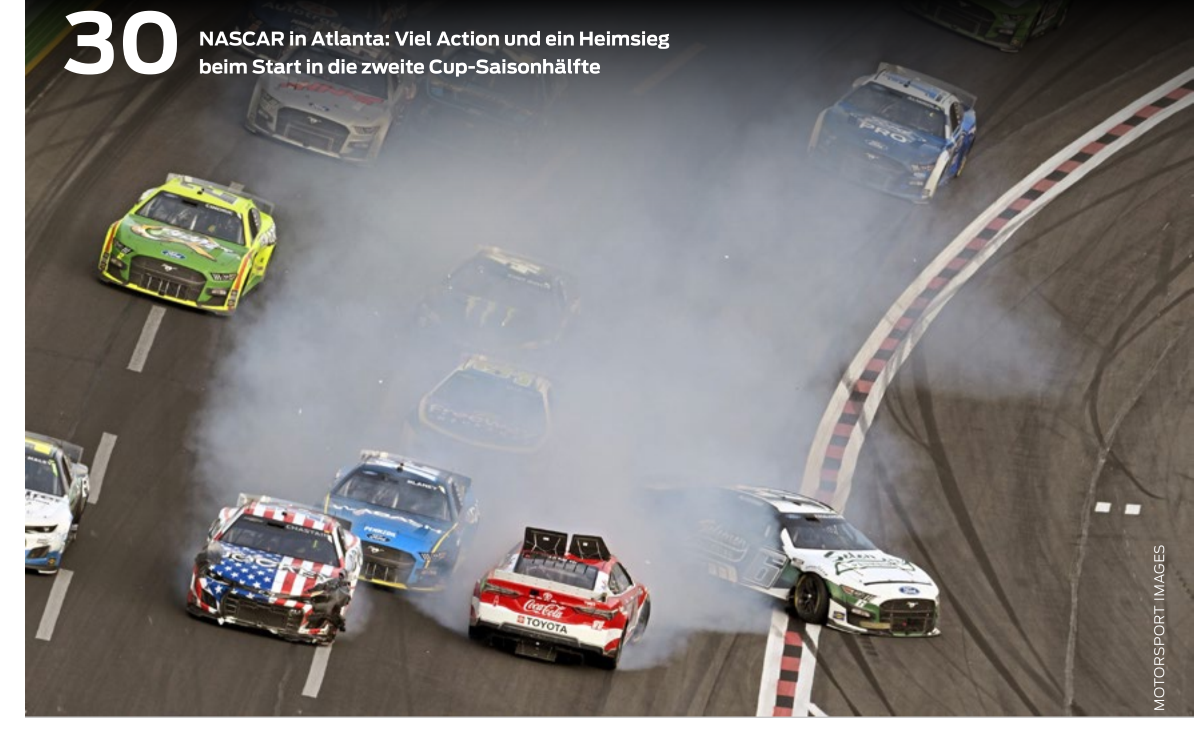
22 Das Homburger Bergrennen zählt zu den Highlights in der Szene, MSa schaute sich das Treiben vor Ort an

HANS-DIETER SEUBERT



34 MotoGP: Wie sehr verhindert die moderne Technik Über-holschlachten in der Zweirad-Königsklasse?

KTM



30 NASCAR in Atlanta: Viel Action und ein Heimsieg beim Start in die zweite Cup-Saisonhälfte

MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Die BOP soll im GT-Sport die Konzeptunterschiede ausgleichen und allen Marken eine Siegchance geben. Kann so was auch in der Topklasse funktionieren?

Die meisten Leser von Motorsport aktuell sind keine großen Freunde der sogenannten Balance of Performance (BOP), denn sie wurden zu einer Zeit vom Motorsport gefangen, als es ausschließlich um technischen Wettbewerb ging. Diese Zeiten sind aber leider vorbei, wenn wir mal den Sonderfall Formel 1 ausklammern.

Wenn man die Sache nüchtern betrachtet, dann muss man festhalten, dass die BOP in der GT3-Klasse recht ordentlich funktioniert. Dort sind aktuell 14 Autos homologiert, die unterschiedlicher nicht sein könnten: Front-, Mittel- und Heckmotor, Turbo gegen Sauger, viel gegen wenig Hubraum, große GT-ähnliche Autos gegen kleine und flache Sportwagen. Trotzdem gelingt der Ausgleich über weite Strecken recht gut, was erklärt, warum so viele Hersteller GT3-Autos bauen.

Einwände? GT3 ist primär Kundensport, die Werke halten sich raus oder stecken nur dann den Finger in den Pudding, wenn es um die großen Rennen wie 24h Spa oder 24h Nürburgring geht. Die Frage, die sich alle Fahrerlagermenschen beim vierten WM-Lauf in Monza stellten: Kann das BOP-System auch in der Topklasse bestehen, wenn es um echte Werkseinsätze geht und der Kundensport bestenfalls im Hintergrund steht?

Die Frage ist berechtigt, und meine Antwort lautet: Es könnte funktionieren, wenn sich die Regelhüter davon lösen, nur auf die Hersteller zu hören und zu schielen. Nicht die BOP ist das Problem, sondern die Hersteller. Warum? Vier Thesen: Erstens ist der Motorsport in der Hand der Hersteller, das gilt auch für die Reglements, und das ist falsch. So entstehen Reglements wie LMDh und LMH, die große logische Fehler haben. Zum Beispiel die Vorschrift, dass die neuen Prototypen nur mit einem Aero-Tool getrimmt werden dürfen. Das ist Unsinn, bringt nichts, spart kein Geld und sorgt nur für Frust. Aber die Hersteller wollten es so. Zweitens werden die Hersteller immer alles dafür tun, dass sie technische Vorteile haben. Das kann bezogen auf LMDh und LMH nur bedeuten, dass sie Vorteile ins Auto hineinkonstruieren, die die Regelgeber nicht überreißen. Das ist drittens der Grund, warum BOP auf der obersten Werkssportebene nicht funktionieren kann, weil Hersteller nicht verlieren können.

BOP funktioniert im GT3-Kundensport mit privaten und werksunterstützten Teams, aber nicht in der Topklasse, weil niemand die wahre Performance zeigt, weil alle „cheaten", um technische Vorteile zu erzielen. Und die Hersteller haben mehr Geld und bessere Ressourcen, um die Regelhüter auszutricksen. Das BOP-System funktioniert schon heute in der GTE-Pro-Klasse für Werksteams nicht. Wie soll es dann 2023 funktionieren?

Und die Moral von der G'schicht? Die Reglements müssten aus der Perspektive von Sport und Entertainment geschrieben werden – und die Hersteller sollten nichts zu sagen haben.



Marcus Schurig
Redakteur



41 Supermoto-WM: In Tschechien baute Marc-Reiner Schmidt die WM-Führung aus

XIEM



MSa-Paddock



VORFREUDE AUF DEN GRAND PRIX
MSa-Reporter Andreas Haupt schaut den Teams kurz vor dem Rennstart beim Boxenstopptraining zu. Die Crews hatten in den 71 Rennrunden viel zu tun. Insgesamt wickelten die Teams 42 Boxenstopps ab.



AUFGEPASST UND NACHGEMACHT
MSa-Rallyeexperte Reiner Kuhn saß als Erster im neuen Skoda Fabia RS Rally2. Wichtig beim exklusiven Tracktest: Bei der Einweisung durch Werkspilot Jan Kopecký gut zuhören, damit nichts schiefgeht.



FREUDE AM MARKENPOKAL
Der BMW M2 Cup von Project 1 Motorsport ist ein Highlight im Rahmenprogramm der DTM. In Vorbereitung auf einen Gaststart testete Michael Bräutigam letzte Woche in Hockenheim das Sportgerät schon mal.



ZURÜCK ZU DEN WURZELN
MSa-Fotograf Hans-Dieter Seufert (r.) und Redakteur Philipp Körner erlebten beim Homburger Bergrennen den Sport in seiner reinsten Form. Bereits Seuferts Vater fotografierte fleißig die bodenständige Szene.

Zitterpartie für Le

Ferrari war auf dem Red Bull Ring schneller als der Hausherr – dank des besseren Reifenmanagements. Trotzdem hing der Sieg von Charles Leclerc am seidenen Faden. Das Gaspedal machte Sorgen. Mercedes nähert sich der Spitze, Mick Schumacher glänzte im Haas.

Von: **Andreas Haupt**

Mit welchen Problemen hatte Ferrari zu kämpfen?

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto flatterten die Nerven. „Ich konnte die letzten drei Runden nicht mehr zusehen." Die Technik gefährdete einen eigentlich sicheren Sieg. Der Führende Charles Leclerc meldete in der Schlussphase nach dem dritten Reifenwechsel (Runde 58) ein ungutes Gefühl mit dem Gaspedal.

Es hakte und verklemmte sich. Es wollte nicht mehr in die Ausgangsstellung von null Prozent Gaseinsatz zurück. „Das hat mir vor allem in den langsamen Kurven Schwierigkeiten bereitet", berichtete Leclerc. Das Tempo konnte er nicht drosseln, weil Max Verstappen zu dicht dran war und seine Chance witterte. Der Monegasse rettete den dritten Saisonsieg am Ende mit nur anderthalb Sekunden Vorsprung über den Zielstrich. „Die erste Analyse offenbart ein mechanisches Problem und kein elektronisches", verriet Binotto später.

Der Verlust des Sieges oder gar ein zweiter Ausfall wären für Ferrari der Supergau gewesen. Die Scuderia wendete ihn ab, bedauerte aber den Motorschaden bei Carlos Sainz. „Sie waren sonst auf dem Weg zu einem Doppelsieg", musste selbst Red-Bull-Teamchef Christian Horner zugeben. Sainz hatte sich in Runde 57 bereits auf eine halbe Sekunde genähert, als Unheil über ihn hereinbrach. Ausgangs der dritten Kurve rauchte sein Ferrari erst und brannte dann lichterloh. Für Maranello war es der dritte kapitale Schaden an der Power Unit nach Spanien und Aserbaidschan. „Es ist sehr wahrscheinlich, dass der Motor den gleichen Defekt hatte wie der von Charles in Baku", äußerte sich Binotto. Eine Untersuchung in der Fabrik wird Aufschluss geben. „Natürlich sind wir besorgt. Aber wir arbeiten mit Hochdruck an Lösungen, die wir hoffentlich bald an die Strecke bringen können." Sainz droht in Frankreich eine Rückversetzung in der Startaufstellung. Er hat in dieser Saison bereits drei Motoren verwendet.

Wieso war Ferrari so viel schneller als Red Bull?

Auf eine Runde waren die Titelrivalen praktisch gleichwertig. Auch wenn Red Bull mit leeren Tanks einen Gewichtsnachteil mit sich herumschleppt. Der RB18 soll nach einigen Upgrades in den letzten Wochen wieder zugenommen haben und rund zehn Kilo über dem Mindestgewicht sein. Der Ferrari soll ungefähr bei den 798 Kilo liegen.

Auch im Sprint über 23 Runden begegnete man sich auf Augenhöhe. Verstappen war anfangs schneller, Leclerc hinten heraus. „Daraus haben wir Hoffnung geschöpft. Wir wussten aber nicht, inwieweit Max zum Schluss Tempo rausgenommen hatte", sagte Leclerc. Die Hoffnungen bewahrheiteten sich am Rennsonntag. Ferrari pflegte die Pirelli-Reifen besser. Vor allem die hinteren. Red Bull kämpfte mit höherem Abbau und Verschleiß. Binotto lobte: „Nicht nur das Auto schonte die Reifen, sondern auch unsere Fahrer."

Bei Red Bull kratzte man sich am Kopf. Das Team erkannte das eigene Auto nicht wieder. Es nahm die Reifen deutlich stärker ran als im Sprint. „Wir haben drei Vermutungen: die leicht gefallenen Temperaturen, die vollen Tanks oder der Regen über Nacht, der den Grip wegspülte", mutmaßte Horner. „Diese Autos sind so sensibel, dass du den Preis zahlst, wenn du aus dem Fenster purzelst." Sportchef Helmut Marko fluchte: „Auf den ersten drei Reifensätzen war der Verschleiß nicht erklärbar. Erst mit dem letzten Satz Mediums kam unser Auto zurück." Verstappens RB18 schwankte zwischen Über- und Untersteuern.



WILHELM

Carlos Sainz hätte den Doppelsieg perfekt gemacht, doch dann gab sein Motor den Geist auf. Auf das Feuerwerk hätte Ferrari gerne verzichtet

clerc und Ferrari



Gleich drei Mal überholte Charles Leclerc den Red Bull von Max Verstappen. Schlüssel zum Sieg war der geringere Reifenverschleiß am Ferrari

WILHELM

MOTORSPORT IMAGEA

Nach dem Crash in der Qualifikation konnte Lewis Hamilton im Rennen nicht um den Sieg kämpfen. Am Ende wurde es zum dritten Mal in Folge Rang 3

Diesmal setzte ihn Leclerc sofort unter Druck. „Dadurch haben wir Verstappen erst in die Reifenprobleme gehetzt", freute sich Teamchef Binotto. Leclerc schnappte sich im zwölften Umlauf die Führung. Die um 13 Runden zeitversetzten Boxenstopps sorgten später dafür, dass der Monegasse den Rivalen noch zwei weitere Male überflügelte. Dank der frischeren Reifen.

Wie ist die Leistung von Mercedes zu bewerten?

Spielberg war nie eine Mercedes-Strecke. Auch zu Hochzeiten nicht. Insofern werteten die Konstrukteurs-Weltmeister die Plätze 3 und 4 für Lewis Hamilton und George Russell als Erfolg. Das Auto macht weiter Fortschritte mit sichtbaren und unsichtbaren Neuentwicklungen. Bouncing oder Bottoming scheinen der Vergangenheit anzugehören. „Uns fehlen drei Zehntel. Und die sind rein der Performance zuzuschreiben", erklärt Mercedes-Teamchef Toto Wolff, der verspricht: „Wir satteln jedes Rennen weiter drauf." Heißt: Man schiebt neue Teile nach.

In der Qualifikation hatten sich Team und Fahrer selbst überrascht. Ohne Unfälle wäre man näher dran gewesen. Im Sprint fiel man nicht auf, weil man dort die große Stärke nicht ausspielen konnte: den schonenden Umgang mit den Reifen. Die Tanks sind nur zu einem Drittel gefüllt, und die Fahrer geben viel mehr Gas als im Hauptrennen.

Am Rennsonntag von Spielberg war Mercedes wieder besser aufgestellt. Russell hatte als Vierter eine gute Ausgangsposition, geriet in der Startrunde jedoch mit Sergio Pérez aneinander. Er schickte den Red Bull in der vierten Kurve ins Kiesbett. „Die Strafe von fünf Sekunden war etwas hart", findet Wolff. „George hatte das Lenkrad fast voll eingeschlagen, und Sergio hatte links noch Platz." Die Stewards sahen es anders: Der Mexikaner sei über das gesamte Manöver mindestens auf gleicher Höhe gewesen und habe Russell Raum gelassen. Andersherum nicht.

Als Achter stand Hamilton zu weit hinten, um ganz vorn mitzufahren. Als er in Runde 17 endlich Dritter war, hing ihm Verstappen mit einem Boxenstopp bereits im Kreuz – und überholte sofort. Mercedes glaubt, Hamilton hätte den Niederländer mit einer besseren Ausgangsposition herausfordern können. Der Rückstand im Ziel täuscht. Erstens wegen der schlechteren Startposition. Zweitens, weil Verstappen das VSC nach dem Sainz-Brand half. Sonst hätte er wohl später unter Rennspeed ein drittes Mal gestoppt. Zumindest ging man bei Ferrari davon aus.

Eine Schwäche von Mercedes in Spielberg: Russells Auto baute mit größerem Heckflügel zu viel Luftwiderstand auf. Generell vermisste Mercedes etwas Leistung. Man war auf den Geraden zu langsam. Vielleicht büßte der V6-Turbo auf 670 Metern Höhe mehr ein als die Konkurrenz.

Wie entwickelte sich die Reihenfolge im Mittelfeld?

Alpine hatte das viertschnellste Auto. Jubilar Esteban Ocon, der seinen 100. Grand Prix bestritt, setzte es mit dem fünften Platz um. Fernando Alonso hatte ein Technikproblem im Sprint in die letzte Reihe verbannt. Von dort aus raste er bis auf Platz 10. Der Routinier hätte besser abschneiden können, hätte er unter VSC nicht zwei Mal nacheinander die Reifen wechseln müssen. Der erste Satz hatte Vibrationen. Mindestens Kevin Magnussen (P8) und Daniel Ricciardo (P9) hätte er sonst knacken können.

Haas holte mehr Punkte als McLaren. Die US-Renner fuhren auf einem Niveau. Mick Schumacher zeigte Klasse, überholte, als er musste, und schonte die Reifen, als er konnte. Der Lohn war der sechste Platz. Auf der Strecke überholte er Lando Norris in Runde 27. Der Engländer war aber in der Schlussphase schneller. Ohne die Strafe von fünf Sekunden wegen Missachtung der Track Limits (vier Mal), die er beim zweiten Stopp absaß, hätte Norris vor Schumacher landen können. Im Ziel fehlten ihm nur 2,9 Sekunden. Der zweite Haas kämpfte mit dem Motor. Der Turbo lieferte im Magnussen-Auto nicht immer den vollen Boost. ■

GP ÖSTERREICH: 11. VON 22 LÄUFEN, 10. JULI 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,318 km**
Runden:	**71**
Distanz:	**306,452 km**
Zuschauer:	**105 000**
Wetter:	**20 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**320,4 km/h (Pérez)**
Topspeed Rennen:	**324,7 km/h (Albon)**
Gangwechsel/Runde:	**34**
Volllastanteil:	**77 %**
Pole-Position bis Kurve 1:	**245 m**
Führungswechsel:	**7**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

315 8 · 110 4 · 80 3 · 170 5 · 240 6 · 300 8 · 260 7 · 220 6 · 200 6 · 285 8 · 180 5

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	6	208
2.	Leclerc	3	170
3.	Pérez	1	151
4.	Sainz	1	133
5.	Russell		128
6.	Hamilton		109
7.	Norris		64
8.	Ocon		52
9.	Bottas		46
10.	Alonso		29
11.	Magnussen		22
12.	Ricciardo		17
13.	Gasly		16
14.	Vettel		15
15.	Schumacher		12
16.	Tsunoda		11
17.	Guanyu		5
18.	Albon		3
19.	Stroll		3
20.	Latifi		0
21.	Hülkenberg		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	7	359
2.	Ferrari	4	303
3.	Mercedes		237
4.	McLaren		81
5.	Alpine		81
6.	Alfa Romeo		51
7.	Haas		34
8.	AlphaTauri		27
9.	Aston Martin		18
10.	Williams		3

QUALI-DUELLE

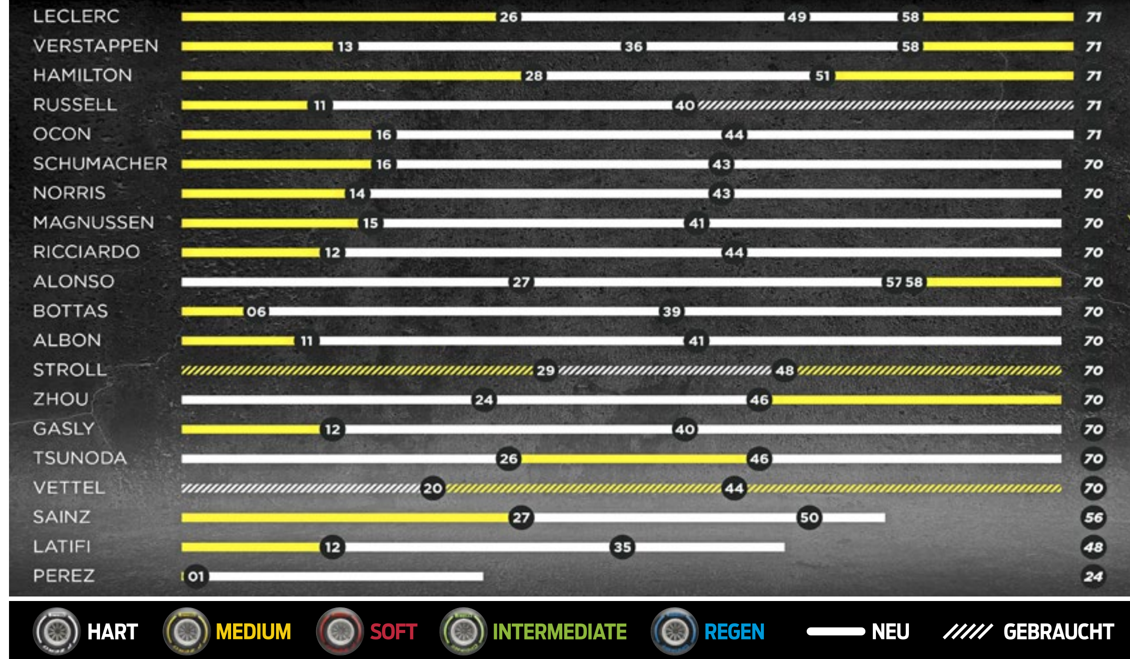
Verstappen – Pérez	8:3
Hamilton – Russell	5:6
Leclerc – Sainz	9:2
Norris – Ricciardo	9:2
Alonso – Ocon	7:4
Gasly – Tsunoda	8:3
Vettel – Stroll	7:2
Albon – Latifi	8:3
Bottas – Zhou	8:3
Schumacher – Magnussen	2:9

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Leclerc**	71/51[1]	1:24.24,312 min = 217,843 km/h	1.07,583 min
2.	**Verstappen**	71/18	+ 1,532 s	1.07,275 min
3.	**Hamilton**	71	+ 41,217 s	1.09,000 min
4.	**Russell**	71	+ 58,972 s	1.09,075 min
5.	**Ocon**	71	+ 1.08,436 min	1.09,559 min
6.	**Schumacher**	70		1.09,625 min
7.	**Norris**	70		1.09,304 min
8.	**Magnussen**	70		1.09,938 min
9.	**Ricciardo**	70		1.09,924 min
10.	**Alonso**	70		1.08,558 min
11.	**Bottas**	70		1.09,266 min
12.	**Albon**	70		1.09,669 min
13.	**Stroll**	70		1.10,048 min
14.	**Zhou**	70		1.09,380 min
15.	**Gasly**[2]	70		1.10,104 min
16.	**Tsunoda**	70		1.10,023 min
17.	**Vettel**[3]	70		1.10,001 min
18.	**Sainz**	56/2	Motor (P 3)	1.08,649 min
19.	**Latifi**	48	Unfall (P 19)	1.10,890 min
20.	**Pérez**	24	Aufgabe (P 20)	1.11,843 min

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 2) Verursachen Kollision: + 5 Sekunden; 3) Track Limits: + 5 Sekunden

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Startnummer
1	Max Verstappen, NL	1
2	Charles Leclerc, MC	16
3	Carlos Sainz, E	55
4	George Russell, GB	63
5	Sergio Pérez, MEX	11
6	Esteban Ocon, F	31
7	Kevin Magnussen, DK	20
8	Lewis Hamilton, GB	44
9	Mick Schumacher, D	47
10	Lando Norris, GB	4
11	Daniel Ricciardo, AUS	3
12	Lance Stroll, CAN	18
13	Zhou Guanyu, CHN	24
14	Pierre Gasly, F	10
15	Alexander Albon, THA	23
16	Yuki Tsunoda, JP	22
17	Nicholas Latifi, CAN	6
18	Sebastian Vettel, D	5
19	Fernando Alonso, E[1]	14
20	Valtteri Bottas, FIN[2]	77

Startnummer
1) Rückversetzung: 5. Motor, 5. Turbo, 5. MGU-H, 4. Batterie, 4. Leistungselektronik
2) Start aus Box wg. Parc-fermé-Verletzung + 4. Motor, 5. Turbo, 5. MGU-H, 4. MGU-K, 3. Leistungselektronik

GP ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.06,302 min	34
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,255 s	32
3.	George Russell	Mercedes	+ 0,400 s	32
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,537 s	27
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,607 s	31
6.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,663 s	32
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,737 s	29
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,798 s	32
9.	Mick Schumacher	Haas	+ 0,944 s	32
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,994 s	33
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,129 s	26
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,160 s	27
13.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,174 s	29
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,220 s	27
15.	Alexander Albon	Williams	+ 1,280 s	32
16.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,290 s	33
17.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,441 s	25
18.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,587 s	28
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,847 s	28
20.	Lando Norris	McLaren	+ 3,613 s	14

GP ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.08,610 min	40
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,050 s	43
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,168 s	32
4.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,222 s	21
5.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,238 s	24
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,569 s	36
7.	George Russell	Mercedes	+ 0,630 s	33
8.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,641 s	26
9.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,740 s	14
10.	Lando Norris	McLaren	+ 0,909 s	38
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,915 s	43
12.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,969 s	37
13.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,992 s	44
14.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,055 s	36
15.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,090 s	32
16.	Alexander Albon	Williams	+ 1,130 s	34
17.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,242 s	34
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,350 s	34
19.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,395 s	39
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,651 s	36

FORMBAROMETER

100%

90% – Ferrari

80% – Red Bull Racing

Mercedes-AMG Petronas Formula One Team

70%

Alpine F1 Team

60%





50%



40%



30%



Williams Racing

20%

10%

0%

GP ÖSTERREICH, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.05,852	1.05,374	1.04,984
2.	Charles Leclerc	1.05,419	1.05,287	1.05,013
3.	Carlos Sainz	1.05,660	1.05,576	1.05,066
4.	George Russell	1.06,235	1.05,697	1.05,431
5.	Esteban Ocon	1.06,468	1.05,993	1.05,726
6.	Kevin Magnussen	1.06,366	1.05,894	1.05,879
7.	Mick Schumacher	1.06,405	1.06,151	1.06,011
8.	Fernando Alonso	1.06,016	1.06,082	1.06,103
9.	Lewis Hamilton	1.06,079	1.05,475	1.13,151
10.	Pierre Gasly	1.06,589	1.06,160	
11.	Alexander Albon	1.06,516	1.06,230	
12.	Valtteri Bottas	1.06,442	1.06,319	
13.	Sergio Pérez	1.06,143	1.06,458	
14.	Yuki Tsunoda	1.06,463	1.06,851	
15.	Lando Norris	1.06,330	1.25,847	
16.	Daniel Ricciardo	1.06,613		
17.	Lance Stroll	1.06,847		
18.	Zhou Guanyu	1.06,901		
19.	Nicholas Latifi	1.07,003		
20.	Sebastian Vettel	1.07,083		

GP ÖSTERREICH, ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Max Verstappen	Red Bull	26.30,059 min
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,675 s
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 5,644 s
4.	George Russell	Mercedes	+ 13,429 s
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 18,302 s
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 31,032 s
7.	Kevin Magnussen	Haas	+ 34,539 s
8.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 35,447 s
9.	Mick Schumacher	Haas	+ 37,163 s
10.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 37,557 s
11.	Lando Norris	McLaren	+ 38,580 s
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 39,738 s
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 48,241 s
14.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 50,753 s
15.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 52,125 s
16.	Alexander Albon	Williams	+ 52,412 s
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 54,556 s
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 68,694 s
19.	Sebastian Vettel	Aston Martin	Ausfall
20.	Fernando Alonso	Alpine	nicht gestartet

STATISTIK DES WOCHENENDES

303 000

Zuschauer bescherten Spielberg einen Rekord. 105 000 saßen allein am Rennsonntag auf den Tribünen. Das Fan-Fest wurde getrübt, weil es an Rennstrecke und auf den Campingplätzen zu Beleidigungen, Belästigungen und Anfeindungen kam. „Wenn du ein wahrer Formel-1-Fan bist – egal welches Team oder Fahrer –, kannst du kein Rassist sein, du kannst nicht schwulenfeindlich sein, du kannst kein Sexist sein. Bleib weg!", sagte Mercedes-Teamchef Toto Wolff. „Sie sollten auf Lebzeit ausgeschlossen werden", forderte Sebastian Vettel.



WILHELM

Formel-1-Boom: Nicht alle Fans benahmen sich anständig

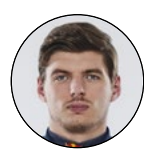
EINZELKRITIKEN



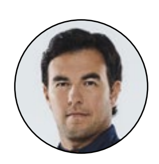
Lewis Hamilton – Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 7,91
Die erste Startreihe schien möglich. Stattdessen landete Hamilton im Reifenstapel. Der Unfall im Q3 verschlechterte die Ausgangsposition im Sprint und im Rennen. Erst nach 18 Runden hatte sich King Lewis freigekämpft. Zum nächsten Podium.



George Russell – Mercedes AMG F1
Note: 07/10 – Ø 8,36
Nur 14 Minuten nach Hamilton crashte auch Russell im Q3. Mit ähnlichen Folgen für den Sprint. Im Hauptrennen gab es für eine Kollision mit Pérez eine Fünf-Sekunden-Strafe. Sie hat im Rückblick den Podestplatz gekostet, den Hamilton holte.



Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,00
Bis zur zehnten Runde sah Verstappen wie ein Sieger aus. Er holte Pole-Position und Sprint-Sieg. Doch im Hauptrennen ging der Reifenverschleiß durch die Decke. Leclerc überholte ihn in 71 Runden gleich drei Mal.



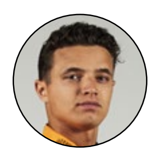
Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 8,09
Eine Verletzung der Streckenlimits brachte ihm den 13. Startplatz im Sprint ein. Pérez überholte grandios und fuhr in 23 Runden auf Platz 5 nach vorne. Die Kollision mit Russell in der Startrunde ruinierte das Rennen des Mexikaners.



Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 9,00
Endlich wurde Leclerc für seine zuletzt konstant guten Leistungen mit einem Sieg belohnt. Diesmal machte ihm Ferrari nur im Sprint das Leben schwer. Da kostete ihn Sainz bei der Verfolgung von Verstappen zu viel Zeit.



Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,45
Die Abstände zu Leclerc werden knapper, aber im direkten Duell war der Spanier wieder nur zweiter Sieger. Er war drauf und dran, Verstappen den zweiten Platz abzujagen, als ihm der Motor um die Ohren flog. Das riecht nach Strafe in Paul Ricard.



Lando Norris – McLaren
Note: 08/10 – Ø 7,82
In der Qualifikation bremste ihn ein Motorproblem. Im Sprint machte er fünf Positionen wett. Der siebte Platz am Sonntag geht auch auf sein Konto. Zu oft neben der Strecke brachten fünf Sekunden Strafe ein. Die fehlten auf Schumacher.



Daniel Ricciardo – McLaren
Note: 07/10 – Ø 6,00
Ricciardo zeigte sich von den jüngsten Pleiten in Montreal und Silverstone leicht erholt. WM-Punkte sind bei ihm schon ein Erfolg. Nur 8,1 Sekunden Rückstand auf Norris auch. Der Australier muss aber mehr bieten, damit McLaren happy ist.



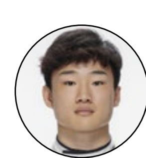
Fernando Alonso – Alpine
Note: 09/10 – Ø 8,00
Ein gebrochener Unterboden kostete einen Startplatz in den Top 5. Für das Endresultat wäre es egal gewesen. Vor dem Sprint stellte sich der Motor tot. Trotz drei Boxenstopps schaffte es Alonso noch zu einem WM-Punkt.



Esteban Ocon – Alpine
Note: 10/10 – Ø 7,27
Ocon lieferte sein bestes Saisonrennen ab. Man kann dem Franzosen nichts vorwerfen. Er fuhr in der Qualifikation, im Sprint und im Hauptrennen fehlerlos. Gegen die Mercedes konnte er sich nicht wehren. Für den Rest reichte es.



Pierre Gasly – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 6,64
Gasly ist von der Rolle. Das Beste war der elfte Platz in der Qualifikation. Neun Tausendstel fehlten zum Q3. Im Sprint bekam Gasly im Startgetümmel einen Treffer von Hamilton. Am Sonntag kickte er dafür Vettel von der Bahn.



Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 5,91
Tsunoda zählte zu den vier Fahrern, die antizyklisch mit harten Reifen ins Rennen gingen. Bis Runde 33 lag er vor Alonso, der mit der gleichen Taktik später noch einen Punkt holte. Als der Spanier vorbei war, schlief Tsunoda ein.



Sebastian Vettel – Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,56
Verstoß gegen die Streckenlimits am Freitag, Crash mit Albon am Samstag, Kollision mit Gasly am Sonntag: So sind WM-Punkte unmöglich. An den Kollisionen war Vettel wenigstens nicht schuld. Die gehen auf das Konto von Albon und Gasly.



Lance Stroll – Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,27
Wie so oft waren die Aston Martin im Rennen besser als auf eine Runde. Im Gegensatz zu Vettel hielt sich Stroll aus allen Zweikämpfen raus und segelte unauffällig auf den 13. Platz. Er trug den ersten Satz Medium immerhin 28 Runden weit.



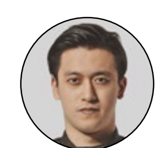
Nicholas Latifi – Williams Racing
Note: 04/10 – Ø 3,91
Im Gegensatz zum Highlight Silverstone fehlte Latifi am Red-Bull-Ring wieder der Speed. Im Hauptrennen machte er sich selbst das Leben schwer. Er beschädigte auf einem Randstein den Unterboden. Das führte schließlich zur Aufgabe.



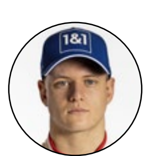
Alex Albon – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 7,18
Albon hatte WM-Punkte fest im Visier. Doch dann segelten in den letzten acht Runden noch Bottas und Alonso vorbei. Trotzdem zeigte der Thailänder, dass der neue Williams ein Auto werden könnte, mit dem Punkte möglich sind.



Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 7,64
Der Wechsel auf die vierte Antriebseinheit und ein Setup-Wechsel zwangen Bottas zum Start aus der Box. Am Sonntag verlor er den letzten WM-Punkt in der letzten Runde um 1,5 Sekunden. Im Sprint fehlten zwei Plätze und zwei Sekunden.



Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 6,64
Der Unfall von Silverstone ist aus dem Kopf gestrichen. Im Sprint lieferte Zhou vom 18. Startplatz eine gute Show ab und verbesserte sich auf Rang 13. Im Hauptrennen steckte der Chinese in einem DRS-Zug und haderte mit den harten Reifen.



Mick Schumacher – Haas F1 Team
Note: 10/10 – Ø 6,55
Zwei Mal Punkte in sieben Tagen. Dazu ein grandioses Duell gegen Hamilton im Sprint, das er erst nach neun Runden Kampf verlor. Im Hauptrennen hielt er Norris und Teamkollege Magnussen in Schach. Mick ist in der Formel 1 angekommen.



Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 09/10 – Ø 7,09
Schon der siebte Platz am Freitag machte Lust auf mehr. Dazu gab es zwei Punkte im Sprint. Im Rennen bremste ein Turboladerproblem den Dänen ein. Magnussen ließ sich trotzdem nicht von seinem Punktekurs abbringen.

AUS DEM FAHRERLAGER

ZHOUS ACHTERBAHNFAHRT

Guanyu Zhou kann sich an jede Sekunde seiner Achterbahnfahrt von Silverstone erinnern: „Als sich das Auto auf den Kopf gedreht hat, habe ich die Hände weg vom Lenkrad gezogen und mich im Cockpit so klein wie möglich gemacht. Ich wusste, dass es ein brutaler Einschlag wird, weil ich so schnell unterwegs war und kopfüber kaum Geschwindigkeit verloren habe. Als das Auto endlich still gestanden ist, lag ich eingeklemmt drin und wusste, dass ich alleine nicht rauskomme. Dann spürte ich eine Flüssigkeit. Ich wusste nicht: Ist es Blut oder Benzin? Meine größte Sorge war, dass mein Auto Feuer fängt."

KILLER DOPPELRENNEN

Beginnend mit dem GP Aserbaidschan gibt es nur noch Doppelschläge bis zum Saisonende. Ein Mal sogar ein Triple. „Diese Doppelrennen sind der Killer", berichtet Aston-Martin-Teammanager Andy Stevenson. „Wenn das Geringste schiefgeht, läuft die Zeit gegen dich. Die Truckies haben im Stau aus Silverstone raus und von England weg einen halben Tag verloren. Um in Österreich alles wieder rechtzeitig aufzubauen, hat die Mannschaft zwei volle Tage durchgearbeitet."

VETTEL ALS BELEUCHTER

Sebastian Vettel und Sauber-Sportdirektor Beat Zehnder haben es nach Silverstone trotz Verkehrschaos mit einer Stunde Verspätung zum Rolling-Stones-Konzert im Hyde Park geschafft. „Ich habe an einer Autobahneinfahrt auf Seb gewartet. Er kam mit dem Scooter dorthin." Auf Vettel wartete eine besondere Überraschung. Er durfte einen kleinen Teil der Beleuchtungsanlage der Bühne vom Mischpult aus bedienen.



ASTON MARTIN

Vettel steht auf Stones und Bienen

DAS HAUS VERGRÖSSERT

Spielberg war seit Monaten ausverkauft. Wegen der vielen Anfragen stellte der Veranstalter zwei Extra-Tribünen in Kurve 2 auf. Das erhöhte die Kapazität um 10 000 Plätze. Am Sonntag meldete der Ring Rekordbesuch mit 105 000 Zuschauern.

MARATHONMANN ALONSO

Seit dem GP England ist Fernando Alonso der Pilot mit den meisten Rennkilometern. Der 40-Jährige überholte damit Kimi Räikkönen, der mit 92 636 Kilometern den Rekord hielt. Alonso steht jetzt bei 92 949 Kilometern.

GRILL-PARTY VON ALBON

Alex Albon musste nach seinem Unfall in Silverstone ins Krankenhaus. Dort wurde er nach ausführlichen Checks noch am Sonntag entlassen. Der Pilot feierte es mit einem kleinen Barbecue.

KLEINE FEIER FÜR SAINZ

Die große Party fiel aus, dafür feierte Carlos Sainz seinen ersten GP-Sieg in Silverstone im kleinen Kreis. „Sechs Freunde waren zufällig zu Besuch in Italien. Wir haben Bier und Champagner getrunken."

JUBILÄUM FÜR OCON

Esteban Ocon fuhr in Österreich seinen 100. Grand Prix. „Die zweiten 50 waren besser als die ersten 50", so der Franzose. Im zweiten Teil seiner bisherigen F1-Laufbahn fuhr er in Bahrain aufs Podest und gewann in Ungarn 2021 sogar sein erstes Rennen.



XPB

Alpine feierte das Ocon-Jubiläum

KOMMENTAR

Fernando Alonso in Spa 2018, Romain Grosjean in Bahrain 2020, Lewis Hamilton in Monza 2021, Guanyu Zhou in Silverstone 2022, Der Formel-2-Pilot Roy Nissany bei der gleichen Veranstaltung – bei allen Unfällen wurde der Halo als Lebensretter gefeiert. Sicher war er bei diesen Unfällen segensreich beteiligt, auch wenn wie im Fall von Zhou auch andere Faktoren eine Rolle spielten. Dass die Fahrer heute so tief im Cockpit sitzen. Und dass die Autos auch dann noch dem Kopf Spielraum bieten, wenn der Überrollbügel abgebrochen ist. Doch das ist nur ein Teil der Geschichte. Man fragt sich unwillkürlich, warum nach der Einführung des Halo 2018 plötzlich so viele Unfälle passieren, bei denen der Fahrer ohne den Halo gestorben oder wenigstens schwer verletzt worden wäre? Gab es diese Unfälle früher nicht? Und wenn doch, warum gab es dann nicht mehr Opfer? Darauf kann es eigentlich nur zwei Antworten geben: Entweder es gab diese Unfälle doch und die Fahrer sind trotzdem unverletzt davongekommen. Per Zufall, durch Glück oder weil auch andere Sicherheitseinrichtungen eine Rolle spielen. Oder das großzügige Schutzkonzept gaukelt den Fahrern ein zu großes Gefühl an Sicherheit vor, sodass sie Unfälle produzieren, die es früher wirklich nicht gab. Die Wahrheit könnte in der Mitte liegen. Pedro Diniz hatte 1999 am Nürburgring einen ähnlichen Crash wie Zhou. Auch an seinem Sauber brach der Überrollbügel ab. Der Brasilianer kam ungeschoren davon. Genauso Alexander Wurz, der 2007 mit David Coulthard in Melbourne eine ähnliche Szene erlebte wie Nissany, dem Dennis Hauger im Sturzflug am Kopf vorbeisegelte. Ein beiden Fällen half es, dass die Cockpitwände in Kopfhöhe höher waren als früher und der Fahrer damit tiefer im Auto saß. Zu viel Sicherheit kann natürlich auch dazu führen, dass die Fahrer sorgloser werden und das Risiko erhöhen. Das war auch so, als das Kohlefaserzeitalter die Fahrer ab Mitte der 80er-Jahre in falscher Sicherheit wog. ■



MOTORSPORT IMAGES

Pedro Diniz überstand den Crash 1999 am Nürburgring ohne Verletzungen



Michael Schmidt
Redakteur

Nehmen die Fahrer heute mehr Risiko? Schreiben Sie uns an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de



Deutschstunde

Die deutschen Fahrer stecken im Mittelfeld fest. Bei Sebastian Vettel zeigt die Formkurve bergab. Sein Aston Martin schwächelt. Für Mick Schumacher dagegen geht es steil aufwärts.

Von: **Michael Schmidt**

Gäbe es eine Nationenwertung in der Formel 1, läge Deutschland nach elf Rennen mit 19 Punkten auf Platz 8. Sebastian Vettel und Mick Schumacher zählen in diesem Jahr nicht zu den regelmäßigen Punktelieferanten. Ihre Autos ließen oder lassen es nicht immer zu. Doch während es für Vettel immer schwerer wird, in die Top 10 zu fahren, zeigt die Formkurve bei Schumacher steil bergauf.

Es hängt bei beiden noch immer zu viel vom Streckenlayout, von der Abstimmung und vom Verlauf des Rennens ab, ob sie Kandidaten für WM-Punkte sind oder nicht. Ihre Autos gehören zu dem großen Mittelfeld, das bei McLaren beginnt und bei Williams aufhört und das am Red Bull-Ring nur durch sechs Zehntel getrennt war.

Für die beiden Teams begann die Saison ganz unterschiedlich. Der Aston Martin AMR22 wurde als Problemkind geboren, der Haas VF-22 als Geheimtipp. Im Windkanal sah die Welt für Vettel noch rosig aus. Den Zahlen nach hätte er um Podiumsplätze fahren müssen. Kaum auf der Rennstrecke angekommen, folgte die Ernüchterung. Die Ingenieure mussten das Auto höher setzen, um das Bouncing bei hohen Geschwindigkeiten zu verhindern. Und schon fiel der Aston Martin aus dem Fenster, in dem seine Aerodynamik funktioniert.

Auch Haas kämpfte früh mit diesem Problem. „Am Filmtag konnten wir nicht einmal 250 km/h schnell fahren, so schlimm war das Bouncing", erinnert sich Teamchef Günther Steiner. Auch Haas musste ins Setup eingreifen und Löcher in den Boden schneiden, doch der VF-22 vertrug die Anpassungen besser als sein grüner Konkurrent.

> „Wir bringen keine Upgrades, nur um welche zu bringen oder weil es alle anderen so machen. Es muss uns mindestens zwei Zehntel bringen."
>
> Günther Steiner

Die Frühphase der Meisterschaft war für den US-Rennstall die ideale Gelegenheit, sich ein Punktepolster anzulegen, weil viele Konkurrenten einen Fehlstart hingelegt hatten. Darunter auch Aston Martin. Kevin Magnussen setzte es um. Er holte fast 70 Prozent seiner Punkte in den ersten drei Rennen. Mick Schumacher musste zehn Rennen lang auf Zählbares warten. Irgendetwas kam immer dazwischen: Unfälle, Defekte, falsche Strategien, zu hoher Reifenverschleiß. In Miami hielt er die Punkte schon in der Hand. Ausgerechnet da warf er sie durch eine Kollision mit Vettel weg.

B-Version mit Schwächen

Für Vettel begann die Saison mit Corona. Gefolgt von einem Crash-Festival in Melbourne. Das Team gab sich statt den Fahrern die Schuld. „Wir müssen ihnen bessere Autos bereitstellen." Im Hintergrund entstand längst ein halb neues Auto. Die B-Version sollte Aston Martin auf einen Schlag ins vordere Mittelfeld katapultieren. Doch die Ingenieure mussten das neue Konzept erst einmal verstehen. Erst in Baku nahm die B-Version Fahrt auf. Und hätten die Ingenieure in Montreal im Regentraining nicht mit zu hohen Reifendrücken gezockt, hätte sich auch dort der gute Eindruck verfestigt.

In Silverstone sollte das Upgrade vom Upgrade die letzte Lücke schließen. Das Gegenteil trat ein. Dreimal in Folge flogen die


Mick Schumacher ist in der Formel 1 angekommen. In Spielberg gab es zum zweiten Mal in Folge WM-Punkte

MOTORSPORT IMAGES

Aston-Martin-Piloten im Q1 raus. In Silverstone beschenkte der chaotische Rennverlauf die britische Edelmarke mit zwei Punkten für Vettel. Es hätten mehr sein können, hätte man in der Safety-Car-Phase nicht die falsche Reifenwahl getroffen. Vettel stellte sich vor sein Team: „Ich weiß am besten, was man den Reifen zutrauen kann, und hätte ja auf den Soft-Reifen bestehen können." Silverstone und Spielberg deckten die Schwächen des mehrmals gefacelifteten Aston Martin auf. Er kann keine schnellen Kurven. „Das Upgrade von Silverstone sollte diese Schwäche eigentlich kaschieren, aber offenbar haben wir da noch Nachholbedarf", erklärten die Ingenieure. Es zeigte sich aber auch, dass der Aston Martin im Renntrimm eine Hausnummer besser ist als auf einer Runde in der Qualifikation.

Für Mick Schumacher ging beim GP England die Sonne auf. Endlich die ersten Punkte, die er nur sieben Tage später mit einem sechsten Platz bestätigt. Schumacher stellte diese psychologische Hürde nie in den Vordergrund. Er hatte schon in den Nachwuchsklassen bewiesen, dass er in schwierigen Zeiten Ruhe bewahren kann. „In Baku haben wir mit dem Setup den Durchbruch geschafft. Das hat den Druck weggenommen." Obwohl es schon sein zweites Formel-1-Jahr ist, passieren viele Dinge für Mick zum ersten Mal. Zum Beispiel Duelle mit Lewis Hamilton, dem er im Spielberg-Sprint neun Runden lang standhielt und den er im Rennen am Sonntag sogar überholte: „Ich musste lernen, in Zweikämpfen ruhig zu bleiben."

Der Haas VF-22 fährt im elften Rennen noch so wie im ersten. Beim GP Ungarn kommt das erste und einzige Upgrade. Obwohl die Gegner laufend neue Teile ans Auto schrauben. „Das Auto ist gut. Wir verstehen es immer besser und kommen deshalb auch schneller zum optimalen Setup", erklärt Steiner. Aston Martin zeigt, wie schwer es ist, mit den 2022er-Autos auch mit größeren Ausbaustufen Rundenzeit zu finden. „Das haben bis jetzt nur Red Bull und Mercedes geschafft", winkt Steiner ab. Denen, die dem US-Team vorwerfen, es verspiele seine Chancen, weil es nicht aggressiv genug Entwicklung betreibe, antwortet der Südtiroler: „Das Gleiche hat mich mein Chef Gene Haas auch gefragt. Ich habe ihm geantwortet, dass wir nicht Upgrades bringen, nur weil es andere tun. Sie müssen sich lohnen. Wenn die Ingenieure mir zwei Zehntel oder mehr versprechen, dann legen wir los. Alles darunter kommt eh nie an der Strecke an." ■


XPB

Schumacher lieferte sich am Red Bull Ring heiße Duelle mit Hamilton


WILHELM

Sebastian Vettel kämpfte in Spielberg mit dem Auto und unfairen Gegnern


MOTORSPORT IMAGES

Man spricht deutsch: Der Schweizer Beat Zehnder mit Schumi und Vettel

Formel 1

In der Hand der FIA

Es wurde genug diskutiert, verhandelt und Politik gemacht im Ringen um das Motoren-Reglement für 2026. Jetzt liegt die Verkündung in der Hand der FIA. Auch die letzten offenen Fragen.

Von: **Michael Schmidt**

FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem steht unter Druck. Er stellte den Entwurf der Motorregeln für 2026 der F1-Kommission in Spielberg vor, verbunden mit dem Versprechen: „Das Paket ist nahe an der Finalisierung." Doch die Zeit läuft der FIA davon. Audi und Porsche erwarten, dass die Regeln in den nächsten beiden Wochen veröffentlicht werden, damit man entweder in Paul Ricard oder Budapest, in jedem Fall vor der Sommerpause, den F1-Einstieg kommunizieren kann, Porsche mit Red Bull, Audi als Motorenlieferant. Die Teil-Übernahme von Sauber soll später verkündet werden.

Bei den letzten offenen Fragen hat der Präsident freie Hand. Zum Beispiel bei den Prüfstandsstunden. Mercedes und Ferrari hatten bis zuletzt versucht, sie runterzuhandeln, zum Schaden der Neueinsteiger. Auch bei den Kolben muss Bin Sulayem Farbe bekennen. Stahl oder Aluminium? Die etablierten Hersteller wollen Stahl, Audi und Porsche Aluminium. Das ist einfacher und billiger zu produzieren. ■



SEAN BULL DESIGN

Audi und Porsche warten weiter auf das neue Motoren-Reglement für 2026

Formel 1

Alpine-Veto umsonst

Die Formel-1-Kommission hat in Spielberg in einem mehr als dreistündigen Treffen drei Dinge auf den Weg gebracht. Eine Lösung im Inflationsstreit und die Verabschiedung der neuen Bouncing-Regeln bis zum GP Belgien.

Von: **Michael Schmidt**

Das Schwierigste am jüngsten Treffen der Formel-1-Kommission in Spielberg war, Ort und Uhrzeit zu finden. Der neue FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem bestand auf seinem Hotel und einem Beginn um 11 Uhr. Weil er nie vor 10 Uhr morgens aufsteht. Die Teamchefs handelten ihn auf 10 Uhr herunter. Sonst hätten sie das erste Training verpasst.

Immerhin endete das Treffen mit Ergebnissen. Der FIA-Vorschlag im Inflationsstreit wurde angenommen, obwohl er die kleinen Teams benachteiligt. Alle Teams, die am Kostendeckel liegen, dürfen 4,34 Millionen Dollar mehr ausgeben. Wer nicht mehr hat, schaut in die Röhre. 2023 wird im April Bilanz gezogen. Alles über einer Inflationsrate von drei Prozent kommt oben drauf. Bei neun Prozent also sechs. Basis für die Berechnung sind 135 Millionen Dollar plus die Zulage von 2022. Also 139,3 Millionen. Der Vorschlag wurde mit 9:1 Stimmen angenommen. Nur Alpine legte ein Veto ein. Die anderen lenkten ein, weil es sonst zu vielen Strafen und Gerichtsprozessen gekommen wäre.

Die neuen Bestimmungen für Unterboden und Planke sowie der AOM-Messwert für vertikale Schläge gelten erst ab dem GP Belgien. Die FIA will den Teams genug Zeit zu Modifikationen geben. In der Zwischenzeit werden die FIA-Kommissare weiter messen und versuchen, einen fairen Grenzwert zu bestimmen. ■

F1 MEDIA

Beim Meeting der F1-Kommission in Spielberg gab es neue Kompromisse

NACHRICHTEN

ZAUN FEDERT GUT
Der Schutzzaun in der ersten Kurve in Silverstone vor der Tribüne hat den Sauber C42 von Guanyu Zhou weich aufgefangen, auch wenn die TV-Bilder einen anderen Eindruck vermittelten. Die Verzögerungskräfte lagen unter 15 g. Nicht einmal die Warnlampe, die einen Pflichtbesuch beim Arzt erfordert, ging an.

SENSOR-EINHEITSPLATZ
Die Teams müssen ab dem GP Frankreich den Sensor, der die Vertikalkräfte misst, an einer einheitlichen Stelle montieren. Die FIA händigte an die Teams entsprechende Anweisungen aus.

HERTA-TEST FÜR MCLAREN
Colton Herta soll noch vor der Sommerpause einen Test im McLaren abspulen. Das erhöht den Druck auf Daniel Ricciardo, dessen Leistungen zu schwankend sind und der zu viel Zeit auf Lando Norris verliert.

UPGRADE IN SUZUKA
Alfa Romeo wird bis zum GP Japan nur Kleinteile für seinen C42 an den Start bringen. In Suzuka bieten die Eidgenossen dann ein großes Upgrade inklusive neuem Frontflügel auf. Es ist schon ein Vorgriff auf das 2023er Auto.

VIER TAGE PAUSE
Gute Nachricht für die Reiseabteilung der Teams. Der Wintertest 2023 soll in Bahrain stattfinden. Das Reglement verlangte bisher nach dem Testende zehn Tage bis zum Saisonauftakt, jetzt reichen vier Tage. Das spart Reisekosten.

HONDA-CHEF AM RING
Honda-Präsident Toshihiro Mibe reiste nach Spielberg, um mit Red Bull über den Motornamen zu verhandeln. In diesem Jahr heißt er RB-Powertrains. Bis 2025 soll er wieder den Namen Honda tragen. Das bringt Honda Publicity und spart Red Bull viel Geld beim Leasing.

Logan Sargeant bekam den Sieg in Spielberg nach Rennende zugesprochen

XPB

Sargeant erbt Sieg

Logan Sargeant hat in Spielberg das Hauptrennen gewonnen und ist nun erster Verfolger von Felipe Drugovich. Den Sprint entschied Marcus Armstrong für sich. In Österreich hagelte es Strafen für Track-Limits-Vergehen.

Von: **Joel Lischka**

Einen Sieg am grünen Tisch möchte eigentlich kein Sportler zugesprochen bekommen. Logan Sargeant dürfte sich in Spielberg aber nicht groß beschwert haben. Richard Verschoor überquerte zwar als Erster die Ziellinie im Hauptrennen, wurde aber nachträglich disqualifiziert. In seinem Auto befand sich zu wenig Sprit. Statt der Mindestmenge von 800 Gramm fanden die FIA-Kontrolleure nur 31,3 Gramm Benzin in seinem Rennwagen. Der Niederländer war in der Auslaufrunde ausgerollt. Als Zweiter wurde Jehan Daruvala abgewunken. Doch eine 20-Sekunden-Strafe warf den Inder aus den Top 10 und spülte Sargeant von Platz 3 ganz nach vorne.

Beim Sprintrennen am Samstag durfte Marcus Armstrong vom ersten Startplatz losfahren. Der Neuseeländer nutzte die Chance und setzte sich an der Spitze direkt etwas von seinen Verfolgern ab. Théo Pourchaire blieb auf Platz 2 vor Jack Doohan. Danach entwickelte sich ein ereignisarmes Rennen. Armstrong kontrollierte das Feld an der Spitze. Fast jede Runde flatterten Warnungen und Fünf-Sekunden-Strafen wegen Überschreiten der Track-Limits rein, von denen die Spitze aber nicht betroffen war. Armstrong blieb fehlerlos und gewann den Sprint souverän vor Pourchaire und Doohan. Tabellenführer Felipe Drugovich landete auf Platz 4, Fünfter wurde Jüri Vips.

Reifenpoker am Sonntag

Am Sonntag zeigte sich die Strecke zu Beginn des Rennens noch halbfeucht. Die Piloten auf den vorderen Plätzen entschieden sich für den Start auf Regenreifen, während hinten einige Fahrer mit Slicks zockten. Verschoor profitierte vom Poker und setzte sich schon nach fünf Runden in Führung. Dahinter positionierte sich Roberto Merhi, der aus der letzten Reihe gestartet war. Der Spanier war für Ralph Boschung eingesprungen, der am Facettensyndrom leidet und auf unbestimmte Zeit ausfällt. Zunächst schien es, als würde Merhi sein erstes Podium nach Abu Dhabi 2018 durch eine Track-Limit-Strafe knapp verpassen. Doch die Disqualifikation Verschoors und die Strafe für Daruvala bedeuteten am Ende Platz 3. Das Podium komplettierte Enzo Fittipaldi, der als Zweiter gewertet wurde. Wie schon am Samstag fuhren mehrere Piloten zu häufig neben die Strecke und verschafften der Rennleitung damit viel Arbeit. Williams-Junior Sargeant liegt nun auf Rang 2 der Meisterschaft, hat aber 39 Punkte Rückstand auf Felipe Drugovich, der im Hauptrennen nur Elfter wurde. ■



XPB

Das Sprintrennen entschied Marcus Armstrong für sich



XPB

Felipe Drugovich bleibt in der Tabelle klar in Führung

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Marcus Armstrong	36.38,856 min
2.	Théo Pourchaire	+ 1,098 s
3.	Jack Doohan	+ 2,169 s
4.	Felipe Drugovich	+ 5,053 s
5.	Jüri Vips	+ 11, 972 s
6.	Richard Verschoor	+ 14,832 s
7.	Logan Sargeant	+ 15,291 s
8.	Enzo Fittipaldi	+ 17,538 s
9.	Dennis Hauger	+ 19,337 s
10.	Ayumu Iwasa	+ 20,891 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Logan Sargeant	55.44,500 min
2.	Enzo Fittipaldi	+ 0.514 s
3.	Roberto Merhi	+ 1,618 s
4.	Dennis Hauger	+ 5,999 s
5.	Jake Hughes	+ 10,137 s
6.	Oliver Caldwell	+ 12,152 s
7.	Ayumu Iwasa	+ 13,145 s
8.	Jüri Vips	+ 13,872 s
9.	Roy Nissany	+ 14,442 s
10.	Liam Lawson	+ 15,964 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	154
2.	Logan Sargeant	115
3.	Théo Pourchaire	114
4.	Jehan Daruvala	80
5.	Enzo Fittipaldi	75

Red-Bull-Junior Isack Hadjar dominierte im Quali und im Hauptrennen von Spielberg

RED BULL

Hadjar holt weiter auf

Nach den Sprint-Erfolgen in Bahrain und Silverstone hat Isack Hadjar in Spielberg nun auch endlich den ersten Sieg im Hauptrennen gefeiert. Am Samstag stand Jak Crawford ganz oben auf dem Podest.

Von: **Tobias Grüner**

Nur sieben Tage nach Silverstone mussten auch die Nachwuchspiloten der Formel 3 in Spielberg wieder ran. Und wieder war es Isack Hadjar, der besonders ins Rampenlicht fuhr. Schon im Qualifying geigte der erst 17 Jahre alte Franzose groß auf. Sehr zur Freude der Red-Bull-Verantwortlichen sicherte sich der Junior-Fahrer nervenstark im letzten Run die Pole-Position für das Hauptrennen und den damit verbundenen Bonuspunkt.

Im Sprint am Samstag, bei dem die Reihenfolge der ersten zwölf Piloten umgedreht wurde, ging das Ausnahmetalent auf Rang 10 allerdings leer aus. Den besten Start erwischte Juan Manuel Correa, der von Platz 2 direkt an Pole-Setter Caio Collet vorbeizog und sich in Führung setzte. Doch in Runde 6 zerplatzte der Traum vom ersten Saisonsieg. Correa zuckelte mit verminderter Leistung über die Zielgerade, während ein Konkurrent nach dem anderen vorbeiging. Das Motorproblem zwang schließlich zur vorzeitigen Aufgabe.

Collet übernahm damit wieder die Führung, doch von hinten drohte Ungemach. Jak Crawford schnappte sich in Runde 10 zunächst Platz 2 von Franco Colapinto. Vier Umläufe später machte der US-Amerikaner mit einem sehenswerten Manöver in Kurve 7 dann auch mit Collet kurzen Prozess. Für Action sorgte auch Arthur Leclerc, der wieder einmal seinem Ruf als Überholkönig gerecht wurde und von Startplatz 9 auf Rang 4 raste. Zwischendurch rempelte Leclerc dabei robust seinen Prema-Teamkollegen Oli Bearman und den Trident von Zane Maloney aus dem Weg. Die Rennleitung verzichtete aber auf Strafen.

Hadjar gewinnt souverän

Pünktlich zum Hauptrennen am Sonntag kam der große Regen. Doch wer gedacht hätte, dass die feuchte Bahn den Actionfaktor noch erhöht, der sah sich getäuscht. Nach dem Start hinter dem Safety Car blieb die Reihenfolge der ersten vier das ganze Rennen unverändert. Nur die beiden Charouz-Piloten Zdenek Chovanez und Francesco Pizzi sorgten mit gleich zwei Kollisionen für Unterhaltung. Der zweite Crash der Teamkollegen führte in Runde 21 auch zum einzigen Safety Car. Beim Restart räumte Caio Collet die beiden Red-Bull-Junioren Jonny Edgar und Jak Crawford ab, was ihm eine Fünf-Sekunden-Strafe einbrachte. Vorne siegte Isack Hadjar ungefährdet vor Victor Martins und Oli Bearman. Leclerc wurde wie am Vortag Vierter und hielt damit den Anschluss an Martins und Hadjar in der Gesamtwertung. ■

RED BULL

Schon im Sprint siegte mit Crawford ein Red-Bull-Junior



XPB

Am Sonntag gab es auf feuchter Piste erst spät Action

SPIELBERG, SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jak Crawford	32.50,011 min
2.	Caio Collet	+ 0,626 s
3.	Franco Colapinto	+ 1,020 s
4.	Arthur Leclerc	+ 1,265 s
5.	Roman Stanek	+ 2,351 s
6.	Kaylen Frederick	+ 6,178 s
7.	Jonny Edgar	+ 7,207 s
8.	Victor Martins	+ 7,582 s
9.	Alexander Smolyar	+ 8,111 s
10.	Isack Hadjar	+ 8,568 s

SPIELBERG, RENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Isack Hadjar	40.34,535 min
2.	Victor Martins	+ 3,251 s
3.	Oliver Bearman	+ 4,881 s
4.	Arthur Leclerc	+ 5,383 s
5.	Zane Maloney	+ 6,457 s
6.	Franco Colapinto	+ 9,113 s
7.	Alexander Smolyar	+ 9,882 s
8.	William Alatalo	+ 10,852 s
9.	Ido Cohen	+ 12,286 s
10.	Juan Manuel Correa	+ 12,706 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Victor Martins	98
2.	Isack Hadjar	97
3.	Arthur Leclerc	91
4.	Jak Crawford	70
5.	Roman Stanek	67



MEHR PS
GEHT NICHT
Faszination und Action
mit dem Supertest,
dem PS-Projektbike
und Youngtimern.
Dazu Stories, Reportagen
und Hintergründe.
PS
sport motorrad magazin
Technik-Check
MotoGP
Sachsenring
Premiere
Brabus 1300 R
Tune-Up
Rollout der PS-R1
Youngtimer
Kawasaki ZX-12R
Technik
TT-Bikes im Wandel
Naked-Vergleich
Power vs. Handling
Supertest
KTM RC 8C
Die Zukunft des Sportmotorrads?
DUCATI
Streetfighter V2
Streetfighter V4 S
YAMAHA
MT-09 SP
MT-10
KAWASAKI
Z 900 SE
Z H2 SE
08/22
ps-online.de
Jetzt im Handel oder als E-Paper.
Du entscheidest! www.ps-online.de
JETZT
NEU



BR FOTO

Sven Müller und Joel Eriksson holten den ersten Saisonsieg für Falken

Falken-Flügel

Sven Müller und Joel Eriksson sicherten sich im Falken-Porsche den Sieg beim 6h-Rennen. Dabei hatte das Team Glück im Unglück. Dahinter duellierten sich der Phoenix-Audi (Kolb/Stippler) und der Walkenhorst-BMW (Soucek/Tuck/Krognes).

Von: **Bianca Leppert**

Was für eine gute Show bekamen die Fans da beim Rowe 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen geboten! Studierte man die GT3-Starterliste, ergaben sich zunächst nicht allzu viele Sieganwärter, doch die gaben sich im Rennen Saures und sorgten für ordentlich Spannung und Unterhaltung bis auf die letzten Meter.

Als Sieger aus dem Rennen mit einem neuen Distanzrekord von 43 Runden gingen Sven Müller und Falken-Neuzugang Joel Eriksson hervor. Für Falken Motorsport war es der erste Sieg der Saison und der insgesamt vierte in der Nürburgring Langstrecken-Serie. Müller steuerte den Falken-Porsche 911 GT3 R mit der Nummer 3 mit 1.14 Minuten Vorsprung über die Ziellinie. Den Grundstein legte er bereits beim Start: Von Startplatz 8 katapultierte er sich zunächst auf die vierte Position nach vorne, eine Runde später übernahm er Rang 3 und später die zweite Position. Dabei balgten sich die beiden Falken-Porsche auch untereinander.

Falken mit Holper-Start

Doch schnell gab es auch Komplikationen. Müller hatte eine Berührung mit der Streckenbegrenzung und verlor dabei den rechten Spiegel. Die Mechaniker mussten beim regulären Stopp in Runde 7 zudem die Haube mit Tape kleben. Das Schwesterauto #4 (Picariello/Heinemann) erhielt eine 60-Sekunden-Strafe, weil man aufgrund eines Plattfußes in der Startaufstellung den Reifen wechseln musste.

Die beiden Elfer blieben aber trotzdem immer in Reichweite der Spitze. Als sich in Runde 17 die drei Erstplatzierten Miklas Born (Schnitzelalm-Mercedes), Andy Soucek (Walkenhorst-BMW) und Kim-Luis Schramm (Phoenix-Audi) auf einer Ölspur verabschiedeten, ergaben sich neue Chancen. Wobei der Walkenhorst-BMW weiterfahren konnte und auch Schramm noch versuchte, sich an die Box zu schleppen, dies aber nicht gelang. Born, der zu diesem Zeitpunkt auch dank eines grandiosen Starts von Philip Ellis das Rennen angeführt hatte, meinte: „Das Auto war super, danke an Schnitzelalm dafür. Wir hatten die Chance, um den Sieg oder das Podium zu kämpfen, aber ich bin auf die Ölspur gekommen und konnte nichts machen. Ich habe auch niemanden eine Flagge schwenken sehen, das sollte eigentlich nicht passieren.“

> „Es fühlt sich mega an. Es ist mein erster Sieg in der Nürburgring Langstrecken-Serie. Und wir hatten ein hartes Jahr und viele Unfälle. Das fühlt sich richtig gut an.“
>
> Sven Müller, Falken-Porsche

Kurz darauf hatte die #3 die Spitze übernommen, und in Runde 29 freute sich Falken sogar über eine Doppelführung. Die sollte jedoch nicht lange halten, weil Picariello einen Feindkontakt mit einem kleineren Auto hatte und sich dabei einen Reifenschaden einhandelte, der zu einem Zusatzstopp führte. „Ich dachte, er hätte mich gesehen“, sagte Picariello. „Aber wir haben uns dann berührt, und ich hatte den Reifenschaden. Wir mussten viel Risiko wegen der Strafe gehen. Das hat sich leider nicht ausgezahlt, aber wir haben eine gute Leistung gezeigt. Es macht immer Spaß, hier zu fahren.“

Dafür lief es für die #3 an der Spitze weiter reibungslos. Auch der schwedische Falken-Neuzugang Eriksson lieferte eine tadellose Vorstellung ab. Der Lohn war am Ende der Sieg. „Ich hätte mir kein besseres Debüt wünschen können. Erstes Rennen für Falken, gleich der erste Sieg. Sven hat mir viel geholfen an diesem Wochenende bei meiner Premiere im GT3-Fahrzeug, die ich sehr genossen habe. Ich wusste, dass es hart wird auf der Strecke, aber nicht, dass es so hart wird mit dem vielen Verkehr und den

ständigen Überholmanövern", sagte Eriksson.

„Es fühlt sich mega an", sagte Müller. „Es ist mein erster Sieg in der NLS. Wir hatten ein hartes Jahr und viele Unfälle. Das fühlt sich jetzt richtig gut an. Ich bin im Start-Stint mal in der Mauer gewesen, und später gab es Öl auf der Strecke, aber da habe ich es noch abgefangen. Da gehört auch Glück dazu." Hinter den Führenden entbrannte ein wilder Kampf um die weiteren Podiumsränge. Die Nordschleifen-Routiniers Frank Stippler, der sich den Phoenix-Audi mit Vincent Kolb teilte, und Christian Krognes (mit Soucek und Tuck im Walkenhorst-BMW) kabbelten sich um den zweiten Platz.

Besonders eindrucksvoll: 16 Minuten vor Schluss setzte Stippler zum Überholmanöver auf der Döttinger Höhe an, Krognes konterte, doch Stippler schaffte es noch in der Hohenrain-Schikane knapp vorbei. „Ich bin deutlich besser auf die Döttinger Höhe gekommen und konnte aus dem Windschatten überholen", sagte Stippler. „Er ist aber wieder zurückgekommen, weil sein Auto auf der Geraden auch nicht schlecht ging. Er hat mich dann wieder zurücküberholt, und an der Brücke konnte ich aus seinem Windschatten dann wiederum vorbeiziehen."

Phoenix vs. Walkenhorst

Damit war das Gerangel aber noch nicht beendet. Krognes blieb an Stippler dran, drehte sich in der vorletzten Runde jedoch – verlor dabei aber kaum Zeit und lief schließlich nur mit 2,7 Sekunden Rückstand auf Stippler im Ziel als Dritter ein. „Es war ein hartes Rennen", sagte Stippler. „Wir hatten gute Fights. Ich dachte mir schon, dass Christian genug Talent hat, um einen gepflegten 360er ohne Zeitverlust hinzulegen. Ich habe mit fünf bis sechs Sekunden gerechnet und es kam die Ansage, ich solle pushen." Krognes wusste, das die GP-Strecke seine einzige Chance sein würde. „Ich wollte unbedingt Platz 2. Ich musste es versuchen." Mit Hinblick darauf, dass man auch einen Dreher auf der Ölspur hatte, war man bei Walkenhorst mit Rang 3 ohnehin zufrieden.

Den vierten Platz belegten Apothéloz/Trefz/Assenheimer im Landgraf-Mercedes vor dem Konrad-Lamborghini von Buurman/Hackländer/Di Martino. Dahinter folgte der Haupt-Mercedes (Auer/Love/Maini) vor dem zweiten Falken-Porsche und dem Lionspeed-Audi (Fetzer/Koch/Köhler/Rocco). Bestes Nicht-GT3-Auto war der Porsche 911 GT3 Cup von W&S Motorsport auf Platz 9 vor dem Huber-Porsche (Thyssen/Menzel/Enzo).

Daniel Zils, Oskar Sandberg und Sindre Setsaas sind weiterhin Tabellenführer in der Meisterschaft. Das Trio des Adrenalin Motorsport Team Alzner Automotive holte im BMW 330i in der Klasse VT2-R+4WD den vierten Sieg im vierten Rennen, was sonst niemand schaffte. ■

NLS, 4. LAUF, ROWE 6H ADAC RUHR-POKAL RENNEN (6 STUNDEN)

Pole-Position
#34, Krognes/Soucek/Tuck (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 7.51,330 min
Schnellste Runde
#34, Krognes/Soucek/Tuck (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 7.57,160 min

1.	#3	Müller/Eriksson	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	43 Runden
2.	#5	Stippler/Kolb	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 1.14,562 min
3.	#34	Tuck/Krognes/Soucek	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 1.17,338 min
4.	#55	Trefz/Assenheimer/Apothéloz	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2.17,730 min
5.	#7	Buurman/Hackländer/Di Martino	Konrad Motorsport	Lamborghini Huracán GT3	SP9 Pro	+ 2.36,878 min
6.	#6	Auer/Love/Maini	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2.48,577 min
7.	#4	Heinemann/Picariello	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 5.29,358 min
8.	#23	Fetzer/Köhler/Rocco/Koch	Lionspeed by Car Collection	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde
9.	#120	Blickle/Scheerbarth/Jahn	AVIA W&S Motorsport	Porsche 911 GT3 Cup	CUP 2	+ 1 Runde
10.	#25	Thyssen/Enzo/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde



BR FOTO

Klassensieger in der V4: Röss/Röss/Tack von Manheller Racing



BR FOTO

Mit dem Porsche 911 GT3 Cup auf Gesamtrang 9: Blickle/Scheerbarth/Jahn


BR FOTO

Sorg Rennsport siegt in der Cup 3: Leib/Miemois/Wiskirchen/Eichenberg



BR FOTO

Die SP3-Klasse haben Lengyel/Molnar mit dem Toyota GT86 Cup gewonnen

Alpine Sportarten

Alpine-Schlussfahrer Vaxivière rang erst Toyota-Pilot Ryo Hirakawa und dann Kamui Kobayashi nieder

ALPINE

Der vierte Lauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft in Monza sorgte für Schlagzeilen: Das private Alpine-Team holte seinen zweiten Sieg, Peugeot gab sein Debüt in der Topklasse, Ferrari verlor zum zweiten Mal in Folge sein GT-Heimspiel in Italien. Und Iron Dames holte die erste Pole-Position und den ersten Podestplatz für ein Frauenteam!

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Wann hatte die Topklasse der Sportwagen-WM in letzter Zeit für Hitzewallungen bei den Fans gesorgt? Wir sind uns einig: eher selten. In Monza war das erstmals seit langer Zeit anders, was nicht nur an den hohen Lufttemperaturen von deutlich über 30 Grad lag. Erstens begrüßte die WEC nach fünf Jahren Toyota-Dominanz endlich wieder einen neuen Hersteller in der Hypercar-Topklasse: Peugeot. Und zweitens sorgte die sonst allzeit gescholtene Balance of Performance (BOP) für einen ausgeglichenen Wettbewerb zwischen Toyota und Alpine – aber auch für eine drückende Dominanz des Glickenhaus-Hypercars.

Beginnen wir am Ende: Das Alpine-Trio Nicolas Lapierre, André Negrão und Matthieu Vaxivière kreuzte in Monza die Ziellinie knapp drei Sekunden vor dem bestplatzierten Toyota und holte so den zweiten Saisonsieg. Damit hat das Trio auch in der WM-Wertung zehn beziehungsweise 30 Punkte Vorsprung auf die beiden Werks-Toyota von Brendon Hartley, Ryo Hirakawa und Sébastien Buemi (Toyota, Nr. 7) sowie José María López, Kamui Kobayashi und Mike Conway (Nummer 8).

In der zweiten Rennhälfte in Monza lieferten sich genau diese drei Teams einen harten Kampf um den Sieg, nachdem eine Safety-Car-Phase zur Rennhalbzeit die Abstände aus der ersten Rennhälfte eliminiert hatte. Die Führung wechselte bei den Stopps hin und her, je nachdem, wer die Reifen für einen Doppelstint drauf ließ oder neue Michelin-Slicks aufzog. Alpine lag nach der Serie der fünften Stopps vorne, nach den sechsten Stopps gut eine Stunde vor Rennende hatten wieder die beiden Toyota die Oberhand. Doch Matthieu Vaxivière wollte sich mit Platz 3 partout nicht abfinden und forderte die Toyota-Stars heraus – alle drei Topautos waren nach 146 Runden dabei nur um 1,4 Sekunden getrennt.


TOYOTA

Toyota hatte zu Beginn keine Chance gegen den superschnellen Glickenhaus

Das erste Opfer von Vaxivière war der zweikampfstarke Japaner Ryo Hirakawa: Mehrfach versuchte Vaxivière, den Verkehr so zu nutzen, dass er trotz schlechterer Topspeed den Toyota kassieren konnte, was rundenlang zu harten Duellen mit leichten Feindkontakten auf der Start- und Zielgeraden führte. In Runde 153 zauberte Vaxivière ein Traummanöver aus dem Hut, als er Hirakawa außenherum in der schnellen Parabolica-Kurve austricksen und passieren konnte.

Der Franzose konnte sich sofort vom Japaner absetzen und lief eine Runde später auf Kamui Kobayashi im Toyota mit der Nummer 7 auf. 72 Minuten vor Rennende lancierte er seinen ersten Angriff auf der Start- und Zielgeraden, doch er schien wie schon zuvor gegen Hirakawa, auf der Geraden zu verhungern. Kobayashi zuckte

vor der Bremszone noch mal kurz nach rechts, um die Innenspur abzusichern, aber offenbar hatte er unterschätzt, dass Vaxivière noch da war. Es kam zu einem leichten Kontakt zwischen dem Frontsplitter der Alpine und dem rechten Hinterreifen des Toyota, was bei 320 km/h nie gut ausgeht. Der sofortige Reifenschaden bei Kobayashi löste 71 Minuten vor Ende die fünfte und letzte Gelbphase des Rennens aus.

Kobayashi humpelte mit seinem waidwunden Toyota an die Box, um die Reifen und die Heckhaube zu tauschen, wenig später bekam er auch noch eine 90-sekündige Stopp-&-Go-Strafe für sein Zucken nach rechts gegen Vaxivière aufgedonnert. In der Folgezeit hatten Alpine und Vaxivière den Speed, das Tempo an der Spitze zu kontrollieren und Hirakawa auf Abstand zu halten.

Ein Rennen für Genießer

„Wir sind natürlich sehr zufrieden mit dem Resultat", so Matthieu Vaxivière nach dem Rennen. „Die Überholmanöver waren tricky, weil die Toyota auf den Geraden schneller waren, also musste ich den Verkehr ausnutzen. Hirakawa hielt dabei nie seine Spur und zog immer leicht auf meine Linie, und ich gab immer leicht nach. Als dann der zweite Toyota von Kobayashi das Gleiche

> „Hirakawa zog mehrmals leicht rüber und ich gab immer nach. Als Kobayashi im zweiten Toyota das Gleiche machte, gab ich nicht nach – und daher kam es zu dem Kontakt"
>
> Alpine-Pilot Matthieu Vaxivière

machte, blieb ich auf meiner Linie – so kam es zum Kontakt. Teilweise waren die Duelle mit den Toyota schon ein wenig an der Grenze, weshalb Kobayashi auch eine Strafe bekam. Andererseits habe ich die Zweikämpfe sehr genossen!"

Toyota-Pilot Sébastien Buemi zeigte sich überrascht von Alpine: „Wir tun uns schwer, ihren Speed zu lesen. In Le Mans waren sie weit weg, hier fahren sie mit einer BOP-Anpassung und ein paar PS mehr um den Sieg. Dazu sind die Autos extrem unterschiedlich: Die Alpine ist leicht und sehr schnell in den Kurven, dazu haben sie fast keinen Reifenverschleiß und können Dreifachstints fahren. Unser Toyota ist eigentlich nicht dafür ausgelegt, gegen ein solch konträres Autokonzept Rennen zu fahren." Der Toyota von Buemi fiel schon in der ersten Rennstunde mit einem Elektrikproblem zurück, sodass keine Rekuperation mehr möglich war. Doch ein Reset an der Box und eine SC-Phase zur Rennmitte brachten den Toyota noch mal zurück ins Geschäft.

Noch kontroverser als der Alpine-Speed dürfte aus Toyota-Sicht die Performance des Glickenhaus von Luís Felipe Derani, Olivier Pla und Romain Dumas (Nummer 708) gewesen sein: Dumas bügelte die Toyota im Qualifying mit einem Vorsprung von einer Sekunde! Im Rennen flog der Franzose auf und davon und exekutierte das Paket perfekt: „Ich habe die ersten sechs Runden Druck gemacht, um mich vom Hypercar-Pulk abzusetzen, dann habe ich Dampf rausgenommen, um die Bremsen zu schonen", so Dumas nach dem Rennen.

Denn der Bremsenverschleiß war vor dem Start der einzige Sorgenpunkt bei Glickenhaus, zumal die 007 LMH traditionell immer sehr zuverlässig laufen. Doch ausgerechnet beim Fast-Heimspiel des Teams in Monza war die Show kurz nach Rennhalbzeit in Runde 96 beendet: Olivier Pla musste die #708 nach einem Turboladerschaden abstellen. Kurz zuvor hatte man wegen eines Tempoverstoßes unter Gelb bereits eine Durchfahrtsstrafe absolviert. Vor der vierten Gelbphase, die in Runde 83 wegen eines spektakulären Unfalls von Aston Martin-Pilot Henrique Chaves ausgerufen wurde, hatte das Glickenhaus-Team nach drei Rennstunden eine Führung von 56 Sekunden herausgefahren.

„Wäre der Turbolader nicht kaputtgegangen, hätten wir trotz Gelbphase und trotz Durchfahrtsstrafe nach unserer Berechnung immer noch eine Chance auf den Sieg gehabt", ärgerte sich Teamchef Jim Glickenhaus nach dem Rennen. Der Amerikaner wollte noch nicht sagen, wann sein Hypercar zum nächsten Mal fahren wird – vermutlich erst wieder beim WM-Finale in Bahrain.

Daran, dass wir noch kein Wort über das Debüt von Peugeot verloren haben, können sie herauslesen, dass der Einstand nun harzig verlief. Ein Auto hatte früh Überhitzungsprobleme, der andere 9X8 hatte alle möglichen Probleme, unter anderem Leistungsverlust wegen Ladedruckabfalls „Wir wissen nicht, was die Ursache war", so Peugeot-Technikchef Olivier Jansonnie. „Vielleicht war der Leistungsverlust die Ursache – oder nur die Folge anderer Probleme. Die Autos sind komplex." Mit Bestzeiten um 1.38,3 Minuten fehlten sechs Zehntel auf die Konkurrenz (siehe News Seite 21).

Die LMP2-Klasse sorgte dank noch mal mehr Masse für noch ▷

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

VIERTER WM-LAUF IN MONZA (ITALIEN)

Länge der Strecke: 5,793 km; **Renndistanz:** 194 Runden = 1123,842 km; **Pole-Positions: Hypercar:** Romain Dumas 007 LMH Glickenhaus (#708), 1.35,416 min; **LMP2:** Filipe Albuquerque, United-Autosports-Oreca LMP2 (#22), 1.38,403 min; **GTE-Pro:** Alessandro Pier Guidi, Ferrari 488 (#51), 1.45,270 min; **Schnellste Rennrunden: Hypercar:** Dumas, Glickenhaus (#708), 1.36,589 min; **LMP2:** Delétraz, Prema-Orlen-Oreca (#9), 1.39,757 min; **GTE:** Pier Guidi, Ferrari (#51), 1.45.947 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Hypercar	#36	Negrão/Lapierre/Vaxivière	Signatech-Alpine A480-Gibson	6:00.47,738 h
2.	Hypercar-H	#7	Buemi/Hartley/Hirakawa	Toyota-GR010 Hybrid	+2,762 s
3.	Hypercar-H	#8	Conway/Kobayashi/López	Toyota-GR010 Hybrid	+2 Runden
4.	LMP2	#41	Andrade/Habsburg/Nato	Realteam-by-WRT-Oreca	+6 Runden
5.	LMP2	#38	González/da Costa/Stevens	Jota-Oreca	+6 Runden
6.	LMP2	#10	Müller/Cullen/Bourdais	Vector-Sport-Oreca	+6 Runden
7.	LMP2	#34	Smiechowski/Brundle/Gutierrez	Inter-Europol-Competition-Oreca	+6 Runden
8.	LMP2	#23	Lynn/Jarvis/Pierson	United-Autosports-Oreca	+6 Runden
9.	LMP2	#9	Kubica/Delétraz/Colombo	Prema-Orlen-Team-Oreca	+6 Runden
10.	LMP2	#45	Thomas/Allen/Binder	Algarve-Pro-Racing-Oreca	+7 Runden
11.	LMP2	#35	Lahaye/Lahaye/Heriau	Ultimate-Racing-Oreca	+7 Runden
12.	LMP2	#83	Perrodo/Nielsen/Rovera	AF-Corse-Oreca	+7 Runden
13.	LMP2	#28	Aberdein/Jones/Rasmussen	Jota-Oreca	+8 Runden
14.	LMP2	#44	Konopka/van der Helm/Beche	ARC-Bratislava-Oreca	+8 Runden
15.	GTE-Pro	#64	Tandy/Milner	Corvette-Racing-Chevrolet C8.R	+13 Runden
16.	GTE-Pro	#52	Molina/Fuoco	AF-Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+13 Runden
17.	GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	AF-Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+13 Runden
18.	GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Manthey-Porsche 911 RSR 19	+13 Runden
19.	GTE-Pro	#91	Bruni/Makowiecki	Manthey-Porsche 911 RSR 19	+14 Runden
20.	GTE-Am	#77	Priaulx/Ried/Tincknell	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR 19	+15 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER HYPERCARS

1.	André Negrão	106 Punkte
1.	Matthieu Vaxivière	106
1.	Nicolas Lapierre	106
2.	Brendon Hartley	96
2.	Ryo Hirakawa	96
3.	Sébastien Buemi	96

TEAMS HYPERCARS

1.	Toyota Gazoo Racing	121 Punkte
2.	Alpine A480-Gibson	106
3.	Glickenhaus Racing	70

FAHRER GTE-PRO

1.	Alessandro Pier Guidi	95 Punkte
1.	James Calado	95
2.	Gianmaria Bruni	94
3.	Kévin Estre	93
3.	Michael Christensen	93
4.	Richard Lietz	84

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	187 Punkte
2.	Ferrari	173
3.	Corvette	65


PEUGEOT

Peugeot kämpfte mit der Zuverlässigkeit und dem operativen Renngeschäft


CORVETTE

Corvette holte in Monza den ersten WM-Laufsieg außerhalb von Le Mans



FERRARI

Erst die Doppelführung verloren, dann auch den Sieg: Ferrari in Monza


FERRARI

Frauen-Power: Iron Dames holte in Monza erst die Pole, dann Platz 2

mehr Trubel und Drama als die Hypercars: Im Ziel lagen sechs LMP2-Teams binnen 40 Sekunden! Das RealTeam-WRT-Trio Norman Nato, Ferdinand Habsburg und Rui Andrade setzte sich im Schlussspurt gegen den Jota (#38) von António Félix da Costa, Will Stevens und Roberto González durch, die wegen eines Unsafe-Release-Vergehens im Qualifying vom allerletzten Startplatz losgefahren waren.

Mit einem staunenswerten Dreifachstint schaffte es Jota in der zweiten Rennhälfte bis an die Spitze des Feldes, doch beim letzten Stopp verlor man das direkte Duell gegen das RealTeam-WRT-Trio Nato, Habsburg und Andrade. Stattdessen musste sich Jota-Schlussfahrer Will Stevens noch gegen den Vector-Sport-Oreca von Nico Müller zur Wehr setzen – und behielt am Ende mit 0,3 Sekunden knapp die Oberhand.

Ferrari fehlte eine Runde Was die Qualität der Show betraf, so lieferten auch die beiden GT-Klassen in Monza packenden Sport. In der GTE-Pro-Klasse profitierte Ferrari von einer Anpassung im Bereich von 12 PS und holte beim Heimspiel die Pole-Position. Bis anderthalb Stunden vor Ende kontrollierte der Ferrari (#51) von James Calado und Alessandro Pier Guidi das Rennen, dann sorgte eine fünfsekündige Stopp-&-Go-Strafe wegen nicht übermittelter Stint-Daten für den Rückfall auf Platz 4. Bis zur letzten Gelbphase 71 Minuten vor Rennende führte daraufhin der Schwesterwagen (#52) von Miguel Molina und Antonio Fuoco.

> „Wir sind eigentlich davon ausgegangen, dass alle Teams in der GTE-Pro-Klasse noch mal für einen Splash an die Box kommen müssen – aber da lagen wir wohl falsch.“
>
> Ferrari-Pilot Miguel Molina

Das Timing der letzten Gelbphase war so, dass die GTE-Teams einen vollen Stint über 61 Minuten mit einer Tankfüllung hätten bestreiten müssen, was im Vollgastempel von Monza eine Herausforderung ist. Nick Tandy (Corvette #64) schien zunächst Jagd auf Antonio Fuoco zu machen, doch zur Stint-Halbzeit ließ der Brite den Italiener ziehen, um Sprit zu sparen – während Fuoco weiter voll fuhr. In der vorletzten Runde bogen Fuoco und der Ferrari-Schwesterwagen zum Splash an die Box ab, Tandy blieb draußen und siegte.

„Wir waren uns nicht sicher, ob die Rechnung aufgeht“, sagte Tandy. „Das Team gab mir Vorgaben beim Verbrauch, die ich für nicht machbar hielt, am Ende konnte ich es gerade so umsetzen – aber es war knapp!“ Corvette feierte damit seinen ersten WM-Laufsieg außerhalb des 24h-Rennens in Le Mans. Bei Ferrari leckte man derweil die Wunden: „Wir gingen davon aus, dass alle GTE-Autos den letzten Stint nicht ohne Splash schaffen würden“, so Molina nach dem Rennen.

Porsche war in Monza nach den BOP-Anpassungen für Ferrari zum Hinterherfahren verdammt. Dank der SC-Phase zur Rennmitte waren die beiden Elfer zwar im Mix mit den führenden Topautos, aber der Speed war nicht da, um zu siegen. „Daher haben wir in der letzten Stunde Sprit gespart und versucht, so noch aufs Podium zu kommen“, sagte Porsche-Einsatzleiter Alex Stehlig nach dem Rennen.

Die Rechnung ging nicht auf: Kévin Estre (#92) war im Finale in ein heftiges Duell mit dem Ferrari von Pier Guidi (#51) verstrickt. Nach mehrmaligem Feindkontakt setzte sich Pier Guidi im Kampf um Platz 3 durch, Estre bekam für ein Auffahrmanöver in der zweiten Schikane in Runde 167 noch eine Durchfahrtsstrafe aufgebrummt.

Frauen-Power in Monza

Das große Thema in der GTE-Am-Klasse war die erste Pole-Position für eine Frau in der WEC-Historie: Sarah Bovy stellte den Ferrari des Iron Dames-Teams im Qualifying auf den ersten Startplatz, im Rennen konnten Bovy und ihre Teamkolleginnen Rahel Frey und Michelle Gatting die Führung bis zur Schlussstunde verteidigen. Doch ein unglücklich getimter Boxenstopp bei der allerletzten Gelbphase sorgte für den Sieg des Dempsey-Proton-Porsche (#77) von Christian Ried, Harry Tincknell und Sebastian Priaulx, die Iron-Dames-Crew belegte Platz 2. ■

Sportwagen-WM (WEC): Das Hypercar-Debüt von Peugeot in Monza

Peugeot: Schnell, aber ...

Geht man nur nach dem Resultat, so war das WM-Debüt des neuen Peugeot-Hypercars 9X8 in Le Mans kein Erfolg: Platz 33 mit 25 Runden Rückstand und ein Ausfall. Doch Peugeot hatte andere Prioritäten, nämlich im ersten Rennbetrieb möglichst viel zu lernen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Peugeot-Sport-Technikchef Olivier Jansonnie gab sich nach dem Rennen aufgeräumt: „Wir haben die Ziele, die wir uns für Monza gesetzt hatten, erreicht – nämlich viel zu lernen.“ Im Verlauf des Rennwochenendes wiesen die Peugeot-Sport-Verantwortlichen immer wieder darauf hin, dass man trotz 15 000 Testkilometern immer noch am Anfang der Entwicklung stehe. „Wir haben bisher nur alleine getestet und nie mit anderen Fahrzeugen auf der Strecke“, so Peugeot-Pilot Loïc Duval. „Und wir kamen mit einem Testteam nach Monza, das noch nie ein Rennen bestritten hat.“

Das Wochenende von Peugeot begann nicht schlecht: 1066 Kilometer spulten die beiden Fahrzeuge bis zum Qualifying ab. Natürlich gab es kleine Wehwehchen und auch Feindkontakte auf der Rennstrecke, aber in der zweiten Trainingssession lagen beide 9X8 auf den Positionen zwei und vier – gerade mal eine beziehungsweise drei Zehntel hinter Toyota. Im Qualifying und unter Rennbedingungen stieg der Abstand auf 1,8 Sekunden an. „Im Qualifying war der Abstand größer, weil die Abläufe nicht passten und wir daher in den Verkehr liefen“, so Jansonnie. Besonders hart traf es die Nummer 93 von Mikkel Jensen, Paul di Resta und Jean-Éric Vergne: Im Qualifying blieb das Auto stehen und musste vom Ende des Feldes starten, im Rennen traten wieder früh Ladedruckprobleme und Leistungsverlust auf: „Wir können jetzt noch nicht sagen, was die Ursache und was die Folge war“, so Jansonnie, „denn die Autos sind sehr komplex.“



MOTORSPORT-IMAGES

Peugeot 9X8 in Monza: Kein zählbares Ergebnis beim WM-Debüt

Beim Schwesterauto mit der Nummer 94 von Loïc Duval, James Rossiter und Gustavo Menezes traten im Rennen Überhitzungsprobleme auf, vermutlich weil Dreck und Reifenabrieb die Kühlschächte zugesetzt hatte. „Wir konnten zeigen, dass das Auto Speed hat, das war wichtig für uns“, bilanzierte Jansonnie. „Es war ein hartes Rennen, aber für uns war das trotzdem ein erfolgreiches Debüt.“ ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC-KALENDER 2023

Noch halten die WEC-Bosse sich mit einer Ankündigung des WM-Kalenders für 2023 zurück, aber schon jetzt ist klar, dass die WEC nächstes Jahr sieben statt sechs Rennen bestreiten wird. Auf Wunsch der Teams und aus Kostengründen soll das zusätzliche Rennen in Europa stattfinden. Aller Voraussicht nach kehrt die WEC nach einem Jahr Pause wieder nach Portimão zurück, vermutlich mit einem frühen Termin im April, also zwischen den Rennen in Sebring und Spa. 2024 soll dann ein weiteres internationales Rennen in den Kalender aufgenommen werden. Unser Tipp: São Paulo in Brasilien.

STURM IM WASSERGLAS?

Am Beginn des Rennwochenendes in Monza tauchte das Gerücht im Fahrerlager auf, Audi könne nun eventuell doch noch auf den LMDh-Zug aufspringen. Der Grund? Angeblich steht das Formel-1-Projekt der Ingolstädter auf der Kippe, da der Einsatz mit einem in Deutschland entwickelten Powertrain und einem aus der Schweiz operierenden Einsatzteam nicht zum Cost-Cap-Konzept der FIA passen wird. An der Richtigkeit dieser These gibt es zwar gemeinhin keine Zweifel, doch die Schlussfolgerung, Audi könne als Notfallplan nun doch wieder nach Le Mans zurückkehren, erwies sich als Ente. Alle anwesenden Spezialisten und kontaktierten Audi-Insider versicherten, das werde nicht passieren, weil dafür die Ressourcen und die Infrastruktur fehlen.

WARTEN AUF TESTERGEBNIS

Am Montag startete ein von Porsche organisierter LMDh-Test in Sebring, Florida, der auf fünf Tage angesetzt ist. Acura hat seine Teilnahme wegen Lieferengpässen auf der Chassisseite zwar abgesagt, aber Cadillac wird nach einem erfolgreichen Rollout in der vergangenen Woche (siehe Bild) nun auf jeden Fall an dem Test teilnehmen. Dort soll auch das Upgrade der Bosch-MGU für den LMDh-Einheitshybrid zum ersten Mal einem Härtetest unterzogen werden. „Wir kreuzen alle die Finger, dass das Upgrade auch funktioniert“, so ein Herstellervertreter in Monza. „Denn wenn die Nummer in die Hose geht, pausieren alle Testfahrten sicher noch mal für zwei Monate.“


CADILLAC

OPEN DIFF FÜR HYPERCARS

In Monza startete das Hybrid-Hypercar von Toyota erstmals mit einem sogenannten offenen Frontdifferenzial, dessen Verwendung über den Konvergenzprozess zwischen Hypercars (LMH) und den amerikanischen IMSA-Wagen (LMDh) für die Zeit nach Le Mans 2022 verpflichtend vorgeschrieben ist. Das offene Frontdifferenzial soll mögliche Vorteile der temporären Allradler beim Bremsen unterbinden.

OFFENE REIFENFRAGEN

Hinter der WM-Kulisse tobt eine Debatte über die Reifenspezifikation für die Topklasse aus LMH und LMDh. Alle ab 2023 homologierten Autos müssen laut Reglement die asymmetrischen Reifenbreiten (290 mm vorne, 340 mm hinten) aus der IMSA verwenden, nur Peugeot hat eine Ausnahmegenehmigung für die symmetrischen WM-Pneus (310 mm vorne und hinten), wegen der Gewichtsverteilung des 9X8. Konstruktion und Mischung für beide Spezifikationen sind identisch. Doch die WEC will nun, dass Michelin in Zukunft nur noch eine Mischung für alle Autos anbietet. Michelin und die Hersteller lehnen diesen Vorschlag ab.

Bergrettung



Gesamtsieger und Bergsport-Neuling Stefan Armbruster war zum ersten Mal in Homburg

HANS-DIETER SEUFERT

Die Rückkehr des traditionsreichen Homburger Bergrennens sah drei dramatische Läufe. Am Ende trug sich mit Stefan Armbruster (Osella PA30) ein absoluter Rookie in die prestigeträchtige Siegerliste ein. Sein Freund und haushoher Favorit, Alexander Hin (Osella PA30), fiel dagegen bereits zu Beginn mit einer defekten Hinterradaufhängung aus.

Von: **Philipp Körner**

Die Saarländer sind gemeinhin nicht für Exzentrik bekannt. Im kleinsten Flächenland der Republik zählen stattdessen Werte wie Bodenständigkeit und Geradlinigkeit – das gilt auch für das seit 1974 ausgetragene Homburger Bergrennen. Doch mit ihrer 2,6 Kilometer langen Strecke im Osten der Universitätsstadt erlauben sie sich, etwas von dieser Regel abzuweichen: So passiert die außergewöhnliche Schneise auf dem Weg ins pfälzische Käshofen nicht nur die Landesgrenze, am Start geht es zunächst sogar bergab. Für die Piloten ist die wilde Hatz mit ihrer Schlüsselstelle „Brückchen" eine echte Hassliebe. Sie genießen die untypisch schnellen Kombinationen, fürchten aber auch deren drohende Folgen. Eine echte Fahrerstrecke, auf der Piloten mit schlechterem Material noch glänzen können, heißt es in jedem Gespräch.

Lang ersehnte Fortsetzung

Für die Veranstalter des Homburger Automobilclubs war das große Comeback nach der ersten Pause in ihrer Geschichte wie erwartet ein Kraftakt. Bereits vor der Pandemie existierende Herausforderungen wie fehlende Freiwillige wurden um neue Probleme erweitert. Zum Beispiel trifft der Mangel an Ersatzteilen und Reifen die Bergrennsport-Szene besonders hart. Der früher proppevolle Truck des Reifenvertriebs ist innen nun überschaubar gefüllt. Im Moment rechnet man dort sorgenvoll dem Ende der Saison entgegen. Bei den letzten Veranstaltungen könnte es gefährlich knapp werden, fürchtet man.

Viele Fahrer haushalten deswegen schon jetzt mit dem schwarzen Gold. Darunter Alexander Hin – der große Favorit vor dem Wochenende. Der Routinier aus dem Schwarzwald war bislang der Dominator der Deutschen Bergmeisterschaft und sammelte neben Siegen auch Streckenrekorde in seinem Sportprototyp der Marke Osella. Das Modell namens PA30 mit einem rund 500 PS starken V8-Motor gehört zur Königsklasse des Sports. Im Vergleich zu anderen europäischen Szenen, allen voran der italienischen, ist das Feld mit zwei Prototypen jedoch überschaubar. Hinter dem Steuer des zweiten Osella sitzt mit dem 52-jährigen Stefan Armbruster ein Freund und Teamkollege von Hin. Er hatte ihn erst kürzlich dazu überredet, die Faszination Bergrennen aus der Fahrerperspektive zu erleben. Für Armbruster ist Homburg gerade einmal das fünfte Rennen in der obersten Klasse – insgesamt sogar erst das 13. Bergrennen seiner Karriere. Der Spätstarter nimmt den Erfahrungsunterschied und die Herausforderung der 2,6-Kilometer-Bahn mit Humor: „Unter Stress speichert man Sachen zehnmal so gut ab. Kurz noch ein Schluck aus der Red-Bull-Dose, und dann schießt das Adrenalin hoch!"

> „Ich habe den zweiten Lauf komplett versemmelt und musste dann im letzten Lauf alles aufholen. Es war echt ein Krimi!"
>
> Stefan Armbruster, Osella PA30

Drama zu Beginn

Nachdem Hin in den drei Trainingsläufen noch oberhalb des Rekords gelegen war, erwartete das Fahrerlager beim ersten Rennlauf am Sonntagmorgen die offizielle neue Bestmarke. Wie auch in anderen Rennserien profitieren die Bergboliden stark von einer kälteren Strecke und mehr Sauerstoff in der Luft.

Doch während die zahlreichen Zuschauer an den Waldrändern geduldig auf den brüllenden V8-Renner warteten, spielte sich noch vor dem Start das erste Drama ab: Die Antriebswelle von Hin war gebrochen. Seine eingespiel-

ten Mechaniker schafften es, das Teil gerade noch rechtzeitig zu tauschen. Der Traum vom Rekord lebte weiter.

Nach einem starken Sprint weg von der Startlinie ereilte den charismatischen Brillenträger dann aber der nächste Schaden. In der engen Kompression von „Brückchen“, die etwas an die Sektion „Eau Rouge“ in Spa erinnert, brach die linke Hinterradaufhängung. Hin kämpfte zunächst mit dem defekten Osella, musste aber sowohl den Lauf als auch den restlichen Sonntag aufgeben. Im Fahrerlager gab sich der Pilot mit Parallelprogramm in der Europameisterschaft entspannt: „Jetzt habe ich noch einen Grund, nächstes Jahr nach Homburg zurückzukehren.“

Mit der plötzlichen und unerwarteten Abwesenheit seines Kollegen rückte Stefan Armbruster an die Spitze des Feldes auf und fühlte sich immer wohler im Auto. Rein auf dem Papier war sein Auto ab diesem Zeitpunkt zwar überlegen, doch mit erfahrenen Verfolgern wie Frank Debruyne im Dallara F316 konnte er sich keine Fehler erlauben. „Ich bin nicht ins kalte, sondern ins kochend heiße Wasser geworfen worden“, beschrieb Rookie Armbruster seine Gefühlslage.

> „Das Rennen ist fahrerisch sehr anspruchsvoll. Mein Tag war perfekt: Das Auto hat gut funktioniert, und das Wetter war top!“
>
> Patrick Orth, Opel Kadett

Krönendes Finale

Im zweiten von drei Läufen zeigte der Neuling wie befürchtet Nerven: „Ich habe den zweiten Lauf komplett versemmelt: Ich habe mein Auto am Start abgewürgt und so zweieinhalb bis drei Sekunden verloren.“ Frank Debruyne lag dank des Rookie-Lapsus somit gleichauf und sorgte für reichlich Spannung beim großen Comeback.

Ähnlich eng ging es auch bei den Tourenwagen zu, wo Patrick Orth in seinem Opel Minichberger Kadett knapp den Tuner Mario Minichberger (VW Corrado R) höchstpersönlich schlug. Sieger Orth, der den Kadett nur für einen Freund pilotierte und ebenfalls auf der Nordschleife anzutreffen ist, resümierte seine drei Rennläufe: „Mein Tag war perfekt: Das Auto hat gut funktioniert, und das Wetter war top!“

Ähnlich perfekt lief dann auch Stefan Armbrusters abschließender Run rüber in die Pfalz. Mit einer soliden, aber schnellen Fahrt stellte er den früheren Vorsprung wieder her und durfte erstmals einen Gesamtsieg feiern: „Die Strecke hier ist eng und tricky, aber gutes Training und gute Leute an meiner Seite haben das möglich gemacht. Das Auto hat Teile vom Europameister Christian Merli, dementsprechend war es schon perfekt eingestellt, als ich es bekommen habe. Das Material macht auch den Sieger!“

In typischer Bergrenn-Manier blieb dem überglücklichen Rookie aber nicht viel Zeit für ausgiebiges Feiern. Nachdem er schon auf dem Weg zurück ins Fahrerlager ein Relais der Benzinpumpe getauscht hatte, packte er auch noch beim Abbau fleißig an. Und er war sich auch nicht zu schade, den eigenen Lkw zu rangieren. Wie bei den Gastgebern aus dem Saarland gilt nämlich auch bei den Aktiven der Rennszene: Hier ist kein Platz für Exzentrik. Dafür gibt es ja schon Strecken wie Homburg. ■

47. HOMBURGER ADAC BERGRENNEN (9./10. JULI)

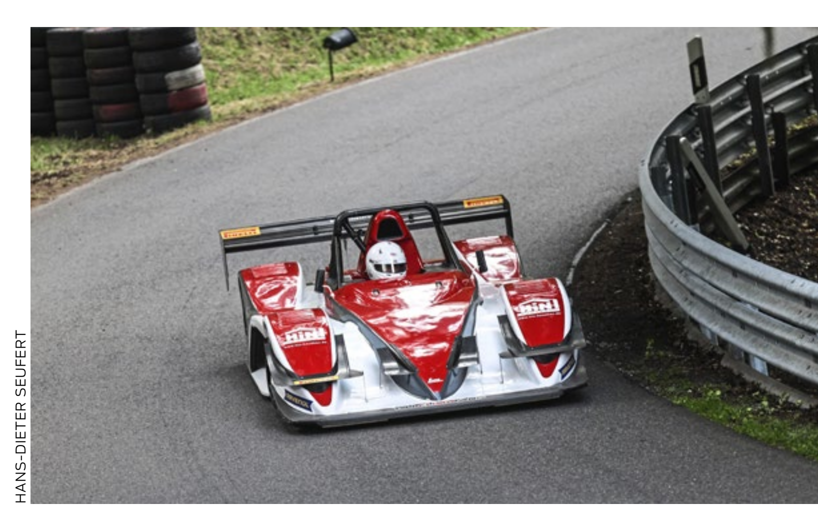
4. von 9 Läufen zur Deutschen Automobil-Bergmeisterschaft; Länge: 2,6 km

	Fahrer	Fahrzeug	Division/Gruppe	Zeit (3 Läufe)
1.	Stefan Armbruster	Osella PA30	Div. 2/E2-SC	3.36,147 min
2.	Frank Debruyne	Dallara F316	Div. 2/E2-SS	+ 0,513
3.	Georg Lang	Tatuus FR 2.0 Evo	Div. 2/E2-SS	+ 2,290
4.	Francesco D'Acri	Elia Avrio ST 09 Evo	Div. 2/E2-SC	+ 5,648
5.	Benjamin Noll	Tatuus Formel Renault 2.0	Div. 2/E2-SS	+ 16,847
6.	Patrick Orth	Opel Minichberger Kadett	Div. 1/E1-Berg	+ 18,800
7.	Mario Minichberger	VW Corrado R	Div. 1/E1-FIA	+ 19,030
8.	Robert Meiers	Formel Renault 2.0	Div. 2/D	+ 19,472
9.	Jochen Stoll	Porsche 911 GT3 Cup	Div. 1/E1-Berg	+ 21,798
10.	Norbert Wimmer	BMW 2002 8V	Div. 1/E1-Berg	+ 21,815



HANS-DIETER SEUFERT

Wald-Idylle: Rund 2500 Zuschauer beobachteten am Wochenende die Action



HANS-DIETER SEUFERT

Technik-Pech: Alexander Hin war auf Rekordkurs, dann brach die Aufhängung



HANS-DIETER SEUFERT

Tourenwagen-Sieger: Patrick Orth im weinroten Opel Minichberger Kadett



HANS-DIETER SEUFERT

Schutz-Folie: Viele Piloten ließen die Reifen bis zum Vorstart in ihrer Hülle


ONDRJ KUBIK

Frühflug

Starke Leistungskurve: Spurtreu und mit sattem Punch lässt sich die Neukonstruktion über die Piste steuern

Das mit knapp 1700 Siegen erfolgreichste Rallyeauto der vergangenen Jahre bekommt einen Nachfolger. Weltexklusiv durften wir zum Ende des intensiven Entwicklungsprogramms ans Steuer des brandneuen Skoda Fabia RS Rally2 – und sind beeindruckt.

Von: **Reiner Kuhn**

Trotz der Erlkönig-Beklebung: Tarnen und Täuschen war gestern. Als Skoda Motorsport im heimischen Tschechien eine Rallye über knapp 400 Wertungskilometer simulierte, waren wir mittendrin statt nur dabei. Exklusiv durfte der Autor dieser Zeilen am Ende des Zweitagestests ans Steuer des neuen Skoda Fabia RS Rally2, so der genaue Name des Nachfolgers des mit sechs Welt-, mehreren kontinentalen und zahlreichen nationalen Titeln erfolgreichsten Kundensportmodells.

Doch aufgepasst: Sind die Reifen und Bremsen auf Betriebstemperatur, geht es um Zentimeter. Nicht beim Kurvenschneiden am Pistenrand, sondern auf der Bremse. Mit ausgedrehtem fünftem Gang und in gehobenem Autobahntempo toben Mensch und Maschine durch eine lange Linkskurve auf eine Kehre zu. Rein in die Eisen und runterschalten. Vier, drei, zwei – Mist! Etwas zu früh, wie der einsetzende Begrenzer kurz wissen lässt. Die Lehre: Noch beeindruckender als die Verzögerung ist die Brems- und Fahrstabilität des neuen Hightech-Geräts, das dem Gastfahrer solche Manöver erst ermöglicht.

Hohe Fahrstabilität

Den auf der vierten Generation des Skoda Fabia basierenden Rallyeableger scheint kaum etwas aus der Ruhe zu bringen. Das liegt allem voran am neuen Chassis mit einem um knapp 100 auf nun 2564 Millimeter angewachsenen Radstand und damit mehr Platz und Möglichkeiten, um Gewichtsverteilung und Schwerpunkt zu optimieren. Hinzu kommt eine neue Aerodynamik. „Das Gefühl in schnellen Passagen ist viel besser. Gleich wirst du spüren, wie präzise sich das neue Auto fahren lässt“, gibt Testpilot Jan Kopecký bei der Fahrzeugeinweisung mit auf den Weg.

WRC2-Weltmeister Andreas Mikkelsen schwärmt vor allem vom neuen Motor: „Ich kann nicht sagen, wie viel schneller das neue Paket ist, aber aus Fahrersicht ist es ein echtes Pfund“, sagt der Norweger. „Du spürst, dass er viel mehr Drehmoment hat. So muss man deutlich weniger schalten und kann Kurven statt im zweiten nun im dritten Gang fahren – das ist ein enormer Gewinn.“ Skoda bleibt dabei seinem Prinzip treu und büchst nun den 2,0 TSI-Motor des Octavia RS auf die vorgeschriebenen 1620 Kubikzentimeter runter. „Das hat sich bewährt und kommt auch der Standfestigkeit zugute“, weiß Projektleiter Jan Krasula. Offiziell spricht Skoda von 289 PS Leistung und 430 Nm Drehmoment. „Der Motor ist etwas nach rechts gerückt. Dadurch konnten wir die Luftführung und die Platzierung der Kühler optimieren.“

> **!** Die Homologation des neuen Skoda Fabia RS Rally2 ist zum 1. August geplant. Das Wettbewerbsdebüt soll im September beim WM-Lauf in Griechenland folgen.

Der 35-Jährige schwört stolz: „Wir haben jedes einzelne Teil des Autos überarbeitet.“ Das bekannte Motto: „So leicht wie möglich, so stabil wie nötig. Es geht darum, den Kunden ein noch leistungsfähigeres Fahrzeug anzubieten.“ Dafür wurden gar die Innereien des sequenziellen Xtrac-Fünfganggetriebes überarbeitet, um den Leistungsverlust im Schaltwerk zu verringern. „Es geht nur so“, sagt Krasula. „Es ist schwierig, etwas zu verbessern, das bereits sehr gut ist.“

Wenig Spielraum

„Controlled Design“ ist das Zauberwort, das auch die Bauteile des Skoda Fabia RS Rally2 klar definiert. Das Ziel: die Kostenreduzierung. Der FIA-Preis von 190 000 Euro netto wird nicht nur durch genaue Vorgaben zum Beispiel bei Materialien, Gewicht oder Abmessungen definiert. Zusätzlich unterliegen einzelne Baugruppen und Teile einer Kostenobergrenze. Ein einsatzbereites Rally2-Auto auf letztem Stand inklusive allen von der FIA zugelassenen Optionen bei Leichtbausitzen, Lufthutze, gewichtsoptimiertem Bordwerkzeug und Zulassungspapieren schlägt mit knapp 250 000 Euro netto zu Buche. Um dafür den bestmöglichen Gegenwert zu bieten, hat sich Skoda erneut mächtig ins Zeug gelegt und rund 15 000 Testkilometer abgespult. Verständlich, denn der erfolgreiche Vorgänger, noch immer der Maßstab der RC2-Klasse, fand über 450 Käufer. ■

„Im RS Rally2 steckt all unsere Erfahrung“

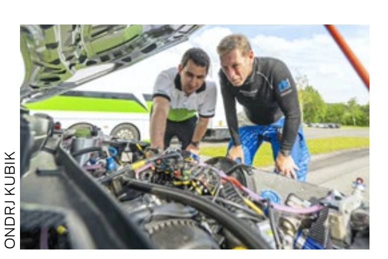
ONDRJ KUBIK

Spitzenreiter: Der Fabia RS Rally2 soll Skodas Führungsrolle weiter stärken



ONDRJ KUBIK

Pole-Position: MSa-Mitarbeiter Kuhn am Steuer des neuen Turboallradlers



ONDRJ KUBIK

Da schau her: Skoda-Projektleiter Jan Krasula gewährt tiefe Einblicke



ONDRJ KUBIK

Luftleitwerk: Dank neuer Aerodynamik den Abtrieb fast verdoppelt



ONDRJ KUBUK

Neu: Motor, Einbauposition, Luftführung, größerer Ladeluftkühler



ONDRJ KUBIK

Balanceakt: Die Ersatzräder werden tiefer und hintereinander gelagert



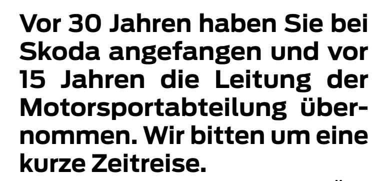
ONDRJ KUBIK

Im grünen Bereich: Während des Debriefings werden die Motordaten gecheckt

Seit 15 Jahren leitet Michal Hrabánek die Geschicke von Skoda Motorsport und verantwortete den Wandel vom Werksteam zur profitablen Kundensportabteilung. Der 53-Jährige über den Weg zum Marktführer, den neuen Fabia RS Rally2 sowie künftige Projekte.

Von: **Reiner Kuhn**

Der aktuelle Skoda Fabia Rally2 Evo ist bei den Kunden noch immer erste Wahl. Wie groß ist die Bürde, die auf Skoda Motorsport und Ihrer neusten Entwicklung lastet?
Diese Herausforderung nehmen wir gerne an, denn Stillstand bedeutet Rückschritt. Im neuen Fabia RS Rally2 steckt all unsere Erfahrung mit dem erfolgreichen Vorgängermodell. Unsere Ingenieure wussten, was sie noch besser machen können. Ebenso wichtig: Mit dem Fabia der vierten Generation stand uns eine perfekte Basis zur Verfügung.



Vor 30 Jahren haben Sie bei Skoda angefangen und vor 15 Jahren die Leitung der Motorsportabteilung übernommen. Wir bitten um eine kurze Zeitreise.
Ich kam zum Ende der WRC-Ära in die Sportabteilung. Zu meinen ersten Aufgaben gehörte es, die gebrauchten Fabia WRC zu verkaufen. Mit diesen Mitteln haben wir dann angefangen, einen Fabia Super 2000 zu bauen und neben dem Werkssport mit dem Kundensport begonnen – und vieles neu gelernt. 2015 homologierten wir den ersten Fabia R5, 2019 die Evolutionsstufe. Es war zugleich das letzte Jahr, in dem wir als Werksteam antraten und mit Kalle Rovanperä den WRC2 Pro-Titel feierten. Seither konzentriert sich Skoda auf den Kundensport. Wie gut uns die Transformation zu Fahrzeugaufbau, Teile-Service und Betreuung gelungen ist, zeigt, dass wir vom Fabia S2000 66 Stück verkauft haben, vom R5 und dem Rally2 Evo bisher aber über 460 Einheiten.



ONDRJ KUBIK

„Ich könnte mir noch ein Einsteigermodell der Rally5 oder Rally4 vorstellen.“

Wann hat die Entwicklung des Fabia RS Rally2 begonnen?
Im Jahr 2020. Allerdings wurden auch wir von der Corona-Pandemie eingebremst und arbeiteten zwischenzeitlich viel mit Simulationen, bevor wir im Sommer 2021 mit den Testfahrten begannen.

Die FIA-Zulassung ist zum 1. August vorgesehen. Warum folgt die Wettbewerbspremiere erst im September?
Das hat logistische Gründe. Wie die gesamte Automobilbranche leiden auch wir und unsere Zulieferer unter der weltweit angespannten Situation im Transportwesen und bei den Rohstoffen. Aktuell fehlen weniger die elektronischen Bauteile, sondern viel mehr die Metalle und dadurch Radträger, Antriebswellen oder Getriebe. Liefern wir die ersten Autos aus, müssen wir auch genügend Ersatzteile bereitstellen können.

Wie viele Autos werden bis zum Jahresende ausgeliefert?
In der aktuellen Situation wäre ich mit 20 zufrieden. Läuft alles reibungslos, liegt unsere Jahreskapazität bei 80 neuen Rally2.

Gibt es andere Projekte?
Der vollelektrische Skoda Fabia RE-X1 Kreisel war ein gutes Projekt mit toller Resonanz. Jetzt konzentrieren wir uns aber voll auf den Skoda Fabia RS Rally2. Für die nahe Zukunft könnte ich mir zudem ein Einsteigermodell der Rally5 oder Rally4 vorstellen. ■



Kalle Rovanperä hat gute Chancen, in Tartu zum fünften Saisonsieg zu springen

ROESELER

Wieder Rovanperä?

Nichts und niemand scheint Kalle Rovanperä aufhalten zu können. Nach vier Saisonsiegen führt der Toyota-Youngster die WM-Tabelle mit Riesenvorsprung an. Nun kehrt die Topliga ausgerechnet auf jene schnellen Schotterpisten in Estland zurück, auf denen der 21-jährige Finne im Vorjahr seinen ersten von bisher sechs WM-Siegen feierte.

Von: **Reiner Kuhn**

Halbzeit in der Rallye-WM 2022. Beim siebten Saisonlauf müssen sich die weltbesten Rallyepiloten mit ihren Hybridboliden zum vierten Mal in Folge auf unbefestigten Schotterpisten beweisen.

Doch während in Portugal, auf Sardinien und bei der legendären Safari-Rallye in Kenia eher tiefe, mal felsige und dann wieder extrem sandige Passagen Menschen und Maschinen forderten, dreht sich bei der Rallye Estland alles um superglatte und superschnelle Strecken, die zusätzlich mit zahlreichen Sprüngen und Kuppen garniert sind.

Als Topfavorit gilt Ott Tänak. Im Jahr 2020 triumphierte der Lokalheld unter dem frenetischen Jubel seiner Landsleute beim WM-Debüt seines Heimatlandes. Dass der Weltmeister von 2019 nach schwachem Saisonbeginn rechtzeitig zum Heimspiel in Fahrt kam, zeigte der Este auf Sardinien als er den ersten und bisher einzigen WM-Sieg in der neuen Hybrid-Ära für Arbeitgeber Hyundai feierte. Wäre da nur nicht Kalle Rovanperä.

Alle jagen den WM-Leader

Im Vorjahr kürte sich der in Tallinn lebende Finne in seiner Wahlheimat zum jüngsten WM-Sieger aller Zeiten. Und nun hat der Toyota-Pilot auch noch einen Lauf: Nach sechs Rallyes und vier Siegen führt Rovanperä die WM-Tabelle mit Riesenvorsprung an. Wer dachte, der 21-Jährige würde sich deshalb eher aufs Punktesammeln konzentrieren, musste sich schon bei den Schotterrallyes in Portugal und Kenia eines Besseren belehren lassen. Die Konkurrenz von Hyundai (Tänak, Neuville, Solberg), M-



ROESELER

Bereit fürs Heimspiel: Ott Tänak

Sport (Breen, Greensmith, Fourmaux, Loubet) und aus dem eigenen Toyota-Team (Evans, Lappi, Katsuta) wird alles dransetzen, eine weitere Siegesfahrt des jungen Überfliegers zu verhindern.

Die Spitze des WM-Feldes bilden elf Rally1-Hybriden von Ford (4), Hyundai (3) und Toyota (4). Die erneut stark und breit besetzte WRC2 stellt mit 19 Teams knapp die Hälfte aller 42 Teilnehmer. Die dahinter folgende WRC3 bietet dagegen nur sieben WM-Junioren und zwei weitere Ford Fiesta Rally3-Piloten auf. Auf dem Programm der rund um Estlands älteste und zweitgrößte Stadt Tartu führenden WM-Rallye stehen 1486,77 Gesamtkilometer an mit 24 Wertungsprüfungen über insgesamt 313,84 WP-Kilometer. ■

WM-NACHRICHTEN

ZURÜCK ZUM ANGRIFF

In Estland und seiner finnischen Heimat übernimmt Esapekka Lappi wieder den dritten Werks-Toyota von Sébastien Ogier. Wie wohl sich Lappi auf ultraschnellen Pisten fühlt, unterstreicht neben seinem Heimsieg 2017 auch Rang 3 beim Debüt im Hybrid-Yaris Rally1 bei der diesjährigen Rallye Schweden.

WRC2: MIKKELSEN JAGT KAJETANOWICZ

In der mit 19 Teams stark besetzten WRC2 steht vor allem das Duell zwischen Titelverteidiger Andreas Mikkelsen und Skoda-Markengefährte Kajetan Kajetanowicz im Blickpunkt. Denn mit seinem Klassensieg in Kenia hat der dreimalige Europameister aus Polen die Tabellenspitze übernommen. Die beiden Titel-Kontrahenten müssen bei ihrem Zweikampf aber auch Teemu Suninen (Hyundai), Jari Huttunen (Ford), die beiden schnellen Lokalhelden Georg Linnemä und Egon Kaur (beide VW) sowie den finnischen Meister Emil Lindholm (Skoda) im Auge behalten.

PADDON STAPELT TIEF

Nach drei Jahren und 80 WM-Starts kehrt Hayden Paddon auf die WM-Bühne zurück. „Wir müssen uns erst einmal wieder an das Tempo gewöhnen und den Rhythmus finden", stapelt der Neuseeländer, der acht Mal auf dem Podium stand und 2016 die Rallye Argentinien gewann, tief. Ohne einen einzigen Testkilometer marschierte er im noch ungewohnten Hyundai i20 Rally2 beim Probegalopp im Rahmen des ähnlich schnellen EM-Laufes in Lettland auf Rang 6.

JUNIOR-WM: ALLES OFFEN

Nirgends ist ein Favorit schwerer auszumachen als in der WRC3. Tabellenführer Jon Armstrong peilt den Sieg beim vierten von fünf Läufen zur Junior-EM ebenso an wie Titelverteidiger Sami Pajari oder Lokalmatador Robert Virves. ■ RK



Statt Hitze erwartet die Rallycrosser in der Eifel eher wieder Schnee

KOPF

Rallycross-WM

WM-Auftakt verschoben

Aufgrund fehlender Teile sind die WM-Teams beim Aufbau ihrer Elektroboliden so sehr im Rückstand, dass der Saisonauftakt statt im Juli auf dem Nürburgring nun erst Mitte August im norwegischen Hell steigt.

Von: **Reiner Kuhn**

In der Rallycross-Szene wurde schon länger gemunkelt, dass es mit dem WM-Auftakt im Juli nichts wird. Wenige Tage nach dem EM-Lauf in Schweden, bei dem einige WM-Teams mit Demofahrten ihrer vollelektrischen Supercars die Szene auf die Transformation der Topliga einstimmen sollten, nun die Bestätigung: Der auf Ende Juli terminierte Saisonstart am Nürburgring wurde kurzfristig abgesagt. Statt in der Eifel beginnt die neue elektrische Ära der Topliga nun drei Wochen später auf der Traditionsstrecke im norwegischen Hell (13. /14. August).

Das Rennen in Deutschland rückt wie schon im Vorjahr vom Frühsommer in den Spätherbst und soll am 12./13. November erneut das WM-Finale bilden. Statt einem WM-Lauf wird in der Müllenbachschleife der Grand-Prix-Strecke nun ein sogenannter „Double-Header" mit zwei Renen ausgetragen. Schon 2021 wurde das zunächst auf Juli terminierte Rennwochenende am Nürburgring aufgrund der Flutkatastrophe im Ahrtal in den November verlegt und überraschte die WM-Teams mit zwischenzeitlichem Schneefall. Weitere Änderung im WM-Kalender: Auch beim vorletzten WM-Wochenende auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya tritt die Topliga nun zu zwei Rennen statt einem Lauf an.

„Wir haben keinen Zweifel daran, dass die Elektrotechnologie die World RX auf die nächste Stufe heben wird, und machen in diesem Jahr einen großen Schritt", ist Arne Dirks, beim WM-Promoter für die Rallycross-Sparte verantwortlich, überzeugt. „Niemand war gegen die globalen Herausforderungen der letzten zwei Jahre gefeit. Gemeinsam mit den Teams setzen wir uns dafür ein, die neuen Autos den Fans bestmöglich zu präsentieren. Und wir sind zuversichtlich, dass die zusätzlichen Wochen Vorbereitungszeit dies ermöglichen werden." ■

Rallye-WM

Huttunen im Hybridauto

Heimspiel in der Topliga: WRC2-Pilot Jari Huttunen bestreitet seinen finnischen Auftritt in einem Ford Puma Rally1 von M-Sport.

Kein Team setzt in der Topliga mehr auf Gastfahrer als M-Sport. Schon ab 2017 bekamen die unterschiedlichsten Piloten ihre Chance in einem der ultimativen World Rally Cars. Mit den nochmals komplizierteren und teureren Rally1-Hybriden setzt die britische Edelschmiede das Engagement fort.

So wird nach Craig Breen, Gus Greensmith, Adrien Fourmaux, Sébastien Loeb sowie den Kunden Pierre-Louis Loubet und Jourdan Serderidis als Nächster WRC2-Pilot Jari Huttunen in einem Ford Puma Rally1 an den Start gehen.

Zur Vorbereitung auf sein WM-Heimspiel in Finnland wird der 28-Jährige, der 2019 zweimal einen Hyundai i20 WRC bei nationalen finnischen Rallyes ausführte, noch vor der bevorstehenden Rallye Estland einen Testtag absolvieren. „Ich bin sehr dankbar. Das ist für mich eine Riesenchance", so Huttunen. ■ RK



ROESELER

Huttunen: Ein weiteres Türchen nach ganz oben

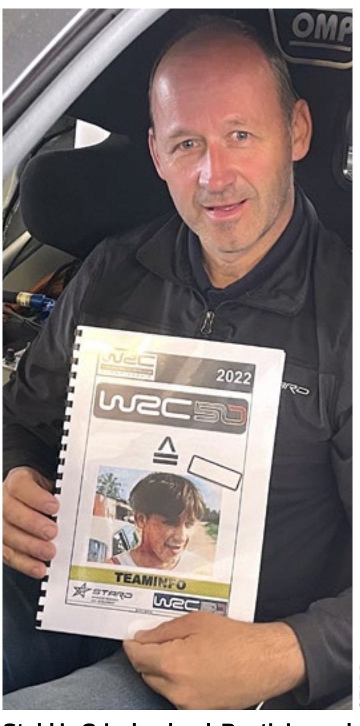
WRC2

Stohls 128. WM-Start

Überraschung für Manfred Stohl: Zum 50. Geburtstag schenkten ihm seine Mitarbeiter den Start bei der Rallye Akropolis.

Als Manfred Stohl an seinem 50. Geburtstag frühmorgens in der Firma auftauchte, überraschte ihn die Belegschaft mit einem besonderen Geschenk. Zum runden Jubiläum überreichte sie ihrem umtriebigen Chef die Team-Info zum WM-Lauf in Griechenland (8.–11.09.) mit der Startnummer 110. Denn als Fahrer ist kein Geringerer als Manfred Stohl eingetragen, als Beifahrer sein früherer Copilot Peter Müller, der in diesen Jahr seinen 60. Ehrentag feiert.

Als Einsatzauto für Stohls 128. WM-Start (sechs Mal Podium) steht ein Citroën C3 Rally2 für die zweite Liga bereit. Ein Testtag ist inklusive. Gutes Omen: Bei seinem letzten von zehn Griechenland-Auftritten im Jahr 2007 wurde der Gruppe-N-Weltmeister von 2000 ebenfalls in einem Citroën (Xsara WRC) Achter, drei Jahre zuvor landete er im gleichen Modell sogar auf Rang 6. ■ RK



STARD

Stohl in Griechenland: Routinier und Rookie des Jahres gleichzeitig



100 Punkte: Martin gewinnt sein Superfinale vor Azcona und Ekström

ETCR

Perfektes Heimspiel

Maxime Martin (Alfa Romeo) war bei seinem Heimrennen in Zolder eine Klasse für sich. Der Belgier holte sich die maximale Punktzahl und springt auf den dritten Tabellenrang.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor dem Hintergrund, dass Martin aufgrund eines Batterieproblems aufs freie Training verzichten musste, wird der Erfolg sogar noch eindrucksvoller. Denn praktisch komplett „kalt" sicherte er sich in seinem Pool direkt die Bestzeit im zweigeteilten Qualifying und damit die ersten 15 Punkte. Den Samstag schloss er mit weiteren 20 Zählern für den Sieg in seinem Viertelfinale ab, wobei der als Tabellenführer angereiste Mattias Ekström (Cupra) mit zwei zweiten Plätzen noch aus eigener Kraft den Pool gewinnen konnte.

Doch am Sonntag drehte Martin noch mal auf: Mit unangefochtenen Siegen im Halb- sowie Superfinale (25 bzw. 40 Punkte) sicherte er sich die maximale Punktzahl. Sehr zur Freude seiner Familie, die beim Heimrennen natürlich mit vor Ort war und „Pushpapy" die Daumen drückte. Diesen Spitznamen bekam Martin während seiner BMW-Zeit von Teamkollegen verpasst, nachdem er beim Schlussstint des 24h-Rennens am Nürburgring 2013 noch auf Platz 2 vorfahren konnte. Jetzt pushte er also seine Wochenend-Ausbeute aufs absolute Maximum.

Tambay wieder Leader

Ekström beendete die letzten beiden Runden jeweils hinter Hyundai-Speerspitze Mikel Azcona auf dem dritten Platz und war seine Tabellenführung los. Azconas Leistung ist ebenfalls bemerkenswert, denn Hyundai hat für diese Saison kaum weiterentwickelt, während bei Cupra und Alfa-Konstrukteur Romeo Ferraris – die offiziell auch Namensgeber des Autos sind – deutlich größerer Aufwand betrieben wird.

Während in Martins Pool („Furious") er der Alleinherrscher war, ging es im Pool „Fast" etwas gemischter zu. Im Qualifying war zunächst Jean-Karl Vernay der Schnellste, danach war es dann aber auch vorbei mit der Hyundai-Herrlichkeit. Schon im Viertelfinale musste er sich den Cupra von Sieger Tom Blomqvist und Adrien Tambay geschlagen geben. Die holten auch im Halbfinale einen Doppelsieg, diesmal mit dem besseren Ende für Tambay, der sich auch im Superfinale knapp durchsetzen konnte.

Damit sammelte er 89 von 100 möglichen Punkten. Und so war auch bereits vor dem Superfinale des Pools „Furious" klar, dass er zum zweiten Mal nach dem Hungaroring wieder die Tabellenführung übernehmen würde. Denn Ekström hätte selbst im Fall eines Sieges nur noch auf einen Punkt Rückstand verkürzt.

Ende nächster Woche steht dann in Vallelunga bereits der nächste Event an. Hier fuhr die damals noch Pure ETCR genannte Serie 2021 ihr allererstes Rennen aus. Den Premierensieg holte sich seinerzeit Mikel Azcona. ■



ETCR

Ex-DTM-Fahrer unter sich (v.l.): Ekström, Tambay, Blomqvist, Martin

SUPERFINALE „FAST"

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Tambay/Cupra	4 Runden
2.	Blomqvist/Cupra	+ 0,249 s
3.	Vernay/Hyundai	+ 4,697 s
4.	Michelisz/Hyundai	+ 5,384 s
5.	Venturini/Alfa Rom.	+ 6,649 s
6.	Spengler/Alfa Rom.	+ 27,444 s

SUPERFINALE „FURIOUS"

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Martin/Alfa Romeo	4 Runden
2.	Azcona/Hyundai	+ 1,805 s
3.	Ekström/Cupra	+ 3,839 s
4.	Catsburg/Hyundai	+ 4,378 s
5.	Filippi/Alfa Romeo	+ 4,790 s
6.	Gené/Cupra	+ 6,366 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Adrien Tambay (F)	363
2.	Mattias Ekström (S)	342
3.	Maxime Martin (B)	300
4.	Mikel Azcona (E)	268
5.	Tom Blomqvist (GB)	262
6.	Bruno Spengler (CDN)	223
7.	Jean-Karl Vernay (F)	171
8.	Norbert Michelisz (H)	170
9.	Jordi Gené (E)	165
10.	Giovanni Venturini (I)	155
11.	Luca Filippi (I)	97
12.	Nicky Catsburg (NL)	94
13.	Kevin Ceccon (I)	72

Supercars Australien

Dreher und Doppelsieg

Shane van Gisbergen (Holden) hat bei den Stadtrennen in Townsville einen Doppelsieg gefeiert. Anton de Pasquale (Ford) verlor den Sieg am Sonntag durch eine Strafe.

Von: **Michael Bräutigam**

Im ersten Rennen übernahm zunächst Will Davison (Ford) das Kommando und führte vor Van Gisbergen das Feld an. Weil sich beide Routiniers die harten Reifen früh vom Hals schaffen wollten, fielen sie im Rennverlauf sogar etwas zurück. Doch die Schlussphase bestimmten wieder die frühen Leader. Fünf Runden vor Schluss übernahm der Neuseeländer auf Supersoft-Reifen die Führung und gewann souverän. Hinter Davison komplettierte Cameron Waters (Ford) das Podest, lag aber bereits 20 Sekunden hinter dem Sieger.

Beim zweiten Rennen kämpften dann Davisons DJR-Teamkollege Anton de Pasquale und der Samstagssieger um die Spitze. Van Gisbergen führte lange, doch in der Schlussphase war der Ford-Pilot stärker aufgelegt. In der letzten Kurve des Rennens wagte er einen Angriff, touchierte den Holden des Führenden und schickte ihn in einen Dreher. Reumütig versuchte De Pasquale gleich, den Unfallgegner wieder durchzulassen, doch der wurde von der Box zurückgepfiffen. De Pasquale fuhr als Erster ins Ziel, wurde nach einer Strafe aber doch nur Zweiter. Waters komplettierte erneut das Podest.

In der Gesamtwertung liegt Van Gisbergen (1881 Punkte) nach 20 von 34 Rennen bereits 274 Punkte vor seinem ersten Verfolger Anton de Pasquale (1607). ■



MOTORSPORT IMAGES

Auf dem Sprung zum dritten Titel? Townsville-Doppelsieger Van Gisbergen

Deutsche Tourenwagen Challenge

Näher an der Serie

Nachdem der Neustart der DTC auf 2023 verschoben wurde, gibt es nun das überarbeitete vorläufige Reglement. Dieses sieht noch mehr Seriennähe vor.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Konzept mit vielen Gleich- bzw. Spezifikationsteilen ist damit praktisch ad acta gelegt. Im vorläufigen, dem DMSB zu Abnahme vorgelegten Reglement sind beispielsweise Serien-Motorsteuerung, -Turbolader und -Getriebe vorgeschrieben. Eine Angleichung der Fahrzeuge ist dennoch vorgesehen, denn es gibt weiter begrenzende Faktoren: Maximal 250 PS/350 Nm bei mindestens 5 kg/PS Leistungsgewicht. Als Abgrenzung zur TCR gibt es eine Hubraumgrenze (1620 ccm). Weiter gilt, dass z. B. nur Zwei-Wege-Dämpfer erlaubt sind und ein maximaler Radsturz vorgegeben ist. Sollte sich ein Fahrzeug als überlegen erweisen, soll es mittels geeigneter Maßnahmen eingebremst werden können. Und wer nicht konkurrenzfähig ist, soll in gewissem Rahmen Zugeständnisse bekommen können.

Das gegenüber dem ursprünglichen Ansatz also etwas abgespeckte Reglement soll die Hürden senken. Zum einen sind viele Teile aktuell nicht oder nur mit langen Lieferzeiten verfügbar. Zum anderen bedeutet mehr Seriennähe niedrigere Kosten.

Ein weiteres positives Signal: In der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) soll parallel zum Serienstart auch eine entsprechende DTC-Klasse installiert werden. ■



DTC/EISELE

Zweiter Anlauf: Die DTC soll 2023 mit seriennäherer Technik durchstarten

NACHRICHTEN

TCR: TOYOTA COROLLA JETZT HOMOLOGIERT

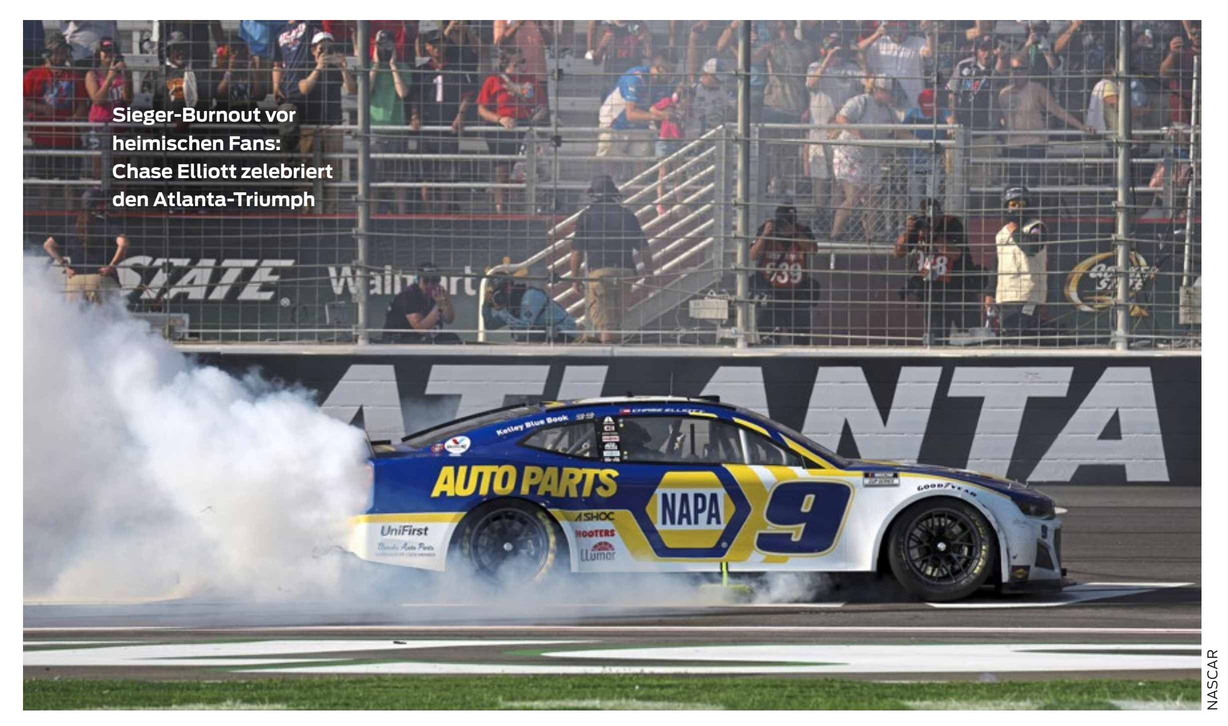
Der von Toyota Gazoo Racing Argentinien entwickelte Toyota Corolla TCR hat vergangene Woche seine weltweit gültige Homologation erhalten. Das Renndebüt des neuesten TCR-Autos soll Ende August im Rahmen der TCR Südamerika in Termas de Río Hondo stattfinden. Erst im April war auch der Fiat Tipo TCR nach jahrelanger Entwicklungszeit endlich homologiert worden.

24H SERIES: BBR HOLT SCHON VIERTEN SIEG

Zum vierten Mal in diesem Jahr durfte das BBR-Team einen Sieg in der TCR-Klasse der 24h Series bejubeln. Beim 24h-Rennen in Portimão gewannen – nach Ausfall der Teamkollegen im Audi – Kantadhee Kusiri, Kantasak Kusiri, Anusorn Asiralertsiri, Tanart Sathienthirakul und Pasarit Promsombat (Cupra). Platz 2 ging an AC Motorsport (Audi) mit vier Fahrern aus Hongkong. Das Schweizer Team Wolf-Power Racing (Audi) kämpfte lange um den Sieg, gleich zwei defekte Antriebswellen und ein Differenzialschaden ließen am Ende aber nicht mehr als Platz 3 zu.

ELEKTRO-MARKENPOKAL

Wie berichtet, wird sich die STCC im nächsten Jahr als vollelektrische Serie von der TCR Skandinavien abkapseln. Damit einhergehen soll ein elektrischer Markenpokal, der fürs Rahmenprogramm vorgesehen ist. Als Basis für den „NXT Gen Cup“ dient der MINI Cooper SE. Die Serie richtet sich an Nachwuchsfahrer und bietet echte Aufstiegschancen. Über einen Simracing-Wettbewerb wird ein voll finanzierter (!) Drive im Cup ausgeschrieben. Der Meister des Markenpokals bekommt eine finanzielle Mitgift bei einem Aufstieg in die STCC. Einer der Macher hinter der Serie ist übrigens Fredrik Lestrup, der selbst erfolgreich in der damaligen deutschen MINI Challenge mitfuhr.



Sieger-Burnout vor heimischen Fans: Chase Elliott zelebriert den Atlanta-Triumph

NASCAR

Elliott zu Hause

Chase Elliott (Chevrolet) hat es im neunten Anlauf endlich geschafft, sein Cup-Heimrennen in Atlanta zu gewinnen. Der Ex-Champ entkam dabei dem immer wieder aufkommenden Chaos auf dem neuen Mini-Superspeedway.

Von: **Michael Bräutigam**

Fest steht: Der Umbau des Atlanta Motor Speedway zum Jahr 2022 hat sich gelohnt. War er in der Vergangenheit nur eines von vielen Intermediate-Ovalen, sorgt die höhere Überhöhung in Verbindung mit einer schmaleren Fahrbahn für richtig gutes Racing nach Superspeedway-Art. Denn seit dem Umbau wird auch in Atlanta mit dem entsprechenden Technik-Paket mit weniger Leistung und größerem Heckspoiler gefahren.

Der zweite Cup-Auftritt auf der neuen alten Strecke fiel dabei fast ins Wasser. Weil sowohl Training als auch Qualifying dem Regen zum Opfer fielen, wurde die Startaufstellung anhand einer Formel mit drei Faktoren (Punktestand sowie Platzierung und schnellste Runde im letzten Rennen) berechnet. Und siehe da: Chase Elliott stand auf Pole!

Aus der besten Ausgangsposition machte der Hendrick-Pilot das meiste, gewann beide Stages und setzte sich auch im Finish durch. Dabei blockte er auch rigoros einen Angriff des stark auftrumpfenden Corey LaJoie (Spire-Chevrolet) ab, welcher daraufhin die Wand touchierte. Die damit fällige Gelbphase in der letzten Runde zementierte die Reihenfolge und den ersten Heimsieg für Elliott. „So nah war ich noch nie dran“, bedauerte LaJoie. „Ich habe es versucht, aber es hat nicht funktioniert. Jetzt heult leider die Sirene in Dawsonville.“

Chastain im Fokus

Der berühmte „Pool Room“ und die gesamte Heimatstadt von Familie Elliott stand Kopf, als das schrille Geräusch vom Heimsieg ihres Helden kündete. „Ich bin einfach stolz. Hier bin ich zu Hause, und die Fans haben eine Menge Stimmung für mich gemacht“, wandte sich der nun dreifache Saisonsieger ans begeisterte Publikum in Atlanta.

Die Zuschauer auf den – wegen der auch am Sonntag drohenden Gewitter – eher dünn besetzten Tribünen (das Rennen wurde sogar vorverlegt) hatten beim Siegerinterview schon einiges an Action gesehen. Bereits früh erwischte es in einem von mehreren Multi-Crashes den Sieger des Frühjahrsrennens, William Byron, dessen Pechsträhne einfach nicht enden will. Weitere Zwischenfälle machten die Siegchancen von weiteren Top-Fahrern zunichte. Immer wieder im Fokus war dabei Ross Chastain. Der Trackhouse-Chevy-Fahrer fiel nicht zum ersten Mal als Auslöser von Unfällen auf, hielt sich selbst aber mit P2 schadlos. ■

NASCAR CUP SERIES

Hampton (Atlanta)/Georgia (USA)
19. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
3.	Austin Cindric (USA)	Ford
4.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
7.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
8.	Aric Almirola (USA)	Ford
9.	Cole Custer (USA)	Ford
10.	Harrison Burton (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 19 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	684 Punkte
2.	Blaney (Ford)	637
3.	Chastain (Chevrolet)	634
3.	Larson (Chevrolet)	579
5.	Ky. Busch (Toyota)	569
6.	Truex Jr. (Toyota)	566
7.	Logano (Ford)	562
8.	Bell (Toyota)	523
9.	Bowman (Chevrolet)	508
10.	Byron (Chevrolet)	505

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: AUCH HILL FEIERT DEN HEIMSIEG

Austin Hill (Childress-Chevrolet) stammt wie Chase Elliott aus der Gegend um Atlanta, einen Heimsieg durfte der Mann aus Winston/Georgia also ebenfalls feiern. Er holte 73 Führungsrunden und gewann am Ende knapp vor Markenkollege Josh Berry. Für Hill ist es in seiner Rookie-Saison bereits der zweite Sieg nach dem Auftakt in Daytona. Tabellenführer bleibt trotz zwischenzeitlich zwei Runden Rückstand am Ende aber noch P10, A. J. Allmendinger. Ty Gibbs als sein erster Verfolger fiel nach einer Kollision samt anschließendem Mauerkontakt vorzeitig aus.

TRUCK SERIES: SIEG FÜR PARKER KLIGERMAN

Zuletzt war Parker Kligerman (Henderson-Chevrolet) vor allem als geschätzter TV-Kommentator aufgefallen, nun macht er auch sportlich wieder auf sich aufmerksam: Der Teilzeitpilot gewann in Mid-Ohio den Truck-Lauf und hielt dabei Zane Smith knapp hinter sich. Letzterer hätte mit einem Sieg bereits den Titel in der Regular Season fixiert, liegt als klarer Tabellenführer aber ein Rennen vor Beginn der Playoffs trotzdem fast uneinholbar vorn. In Pocono (23. Juli) reichen ihm zwei Punkte.

EURO NASCAR: HALBZEIT-MEISTER STEHEN FEST

Im italienischen Vallelunga wurde am vergangenen Wochenende die erste Saisonhälfte der NASCAR Euro Series beschlossen. In der EuroNASCAR Pro konnte sich Alon Day den Halbzeittitel sichern, nachdem er in Vallelunga neben seinem dritten Saisonsieg auch noch einen dritten Platz holte. Er hat zwölf Punkte Vorsprung vor Nicolo Rocca. In der EuroNASCAR 2 holten Alberto Naska und Liam Hezemans die Siege, wobei diese beiden auch in der Tabelle vorn liegen. Hezemans liegt nurmehr neun Zähler hinter dem Italiener.





APRILIA

Seit seinem spektakulären Wechsel von Yamaha zu Aprilia fuhr Maverick Viñales in Assen zum ersten Mal wieder aufs Podest. Im MSa-Interview erklärt der 27-jährige Spanier, wie er sich seine weitere Entwicklung vorstellt.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war es, mit Aprilia erstmals auf dem Podium zu stehen?
Es war ein schwieriges Rennen, aber ich habe es sehr genossen. Wir kamen vom Sachsenring, wo wir bereits dachten, dass wir ums Podium kämpfen können, aber dann kam der Defekt der Fahrhöhenabsenkung dazwischen. Wir hatten aber unsere Motivation nicht verloren, und wir haben den Schwung weiter mitgenommen. Nach dem Warm-up wusste ich, dass ich in der Lage sein würde, vorne mitzufahren. Ich hätte trotzdem nicht gedacht, dass ich die Plätze gleich in der ersten Runde so schnell gutmachen kann. Ich kann mich bei Aprilia nur bedanken. Sie arbeiten fantastisch, sie glauben jeden Tag aufs Neue an mich, und nun erreichen wir die Resultate Schritt für Schritt. Unser Potenzial ist sehr hoch, wenn es auch ein sehr langer Weg ist. Jetzt kommen mit Silverstone und Misano Strecken, wo ich wirklich schnell bin. Deswegen habe ich mir vorgenommen, dort um den Sieg mitzukämpfen. Es wird nicht leicht, weil es viele Fahrer gibt, die sehr stark und auf einem sehr hohen Level sind. Aber wir kommen ihnen Schritt für Schritt näher.

Hätten Sie gedacht, dass Ihr Teamkollege Aleix Espargaró nach dem Ausritt mit Fabio Quartararo so knapp hinter Ihnen ins Ziel kommen würde?
Ganz ehrlich hatte ich gedacht, dass er nach dem Vorfall ausgefallen war. Als ich als Dritter abgewunken wurde und ihn dann hinter mir sah, habe ich mir gedacht, dass er sauschnell gewesen sein muss. Ich bin aber sehr glücklich für Aprilia. Früher haben wir alles drangesetzt, um in Podestnähe zu kommen, und jetzt sind wir so weit. Ich freue mich für die Rennabteilung, für Aprilia und die ganze Piaggio-Gruppe. Denn sie haben nicht aufgegeben, sondern sehr hart

APRILIA

Maverick Viñales (#12) in Assen vor Brad Binder (#33) und Jack Miller (#43)

„Ich wusste schon länger, dass das Potenzial da ist“

gearbeitet. Ich freue mich auch sehr für Aleix, denn er liegt in der Weltmeisterschaft sehr gut, und es könnte eine sehr gute Saison geben. Wir werden auf alle Fälle alle sehr hart dafür kämpfen. Wenn ich die Möglichkeit habe, ihm und Aprilia zu helfen, werde ich das tun. Unsere Denkweise beruht immer auf Teamwork. Seit Mugello arbeiten wir auch sehr gut zusammen, und das hat uns sehr stark gemacht.

Werden Sie ihm auch helfen, wenn Sie sonst vor ihm landen könnten?
Wenn ich in der zweiten Saisonhälfte stärker und immer besser werde, wenn Aleix dem Titel näherkommt, müssen wir an Aprilia denken. Wir müssen als Gruppe denken. Wenn ich in einem Rennen schneller bin als Aleix, aber es wichtig ist, dass er das Rennen vor mir beendet, um die Meisterschaft zu gewinnen, muss ich ihn vorlassen. Ich arbeite für Aprilia, und ich werde versuchen, Aleix zu helfen. Wir arbeiten schon länger zusammen, besonders seit Mugello, und wir haben eine Art der Zusammenarbeit gefunden, die uns stärker gemacht hat. Deshalb ist für mich klar: Wenn ich Aleix vorbeilassen muss, damit er die Weltmeisterschaft gewinnt, werde ich dies tun. Schlussendlich arbeiten wir alle für Aprilia, für die Piaggio-Gruppe, und wenn Aleix die Chance hat, dann muss ich ihm helfen.

Wie sieht diese Zusammenarbeit zwischen Ihnen genau aus?
Wir arbeiten in vielen Bereichen zusammen. Es gibt zum Beispiel Strecken, auf denen ich ein besseres Gefühl habe als Aleix, dafür macht er viele Dinge mit der Aprilia besser als ich. Es ist ein Lernprozess. Wir helfen einander, wo wir können. In Assen zum Beispiel habe ich ihm in Turn 12 geholfen und er mir in Turn 15. Das ist die Art, wie wir zusammenarbeiten müssen, und dann können wir am Schluss auf der Strecke auch unser Bestes geben. Wir müssen auch außerhalb der Strecke arbeiten und fokussiert bleiben. Wir haben uns vorgenommen, Aprilia zum Weltmeister zu machen. Dabei spielt es keine Rolle, ob er Erster ist oder ich. Wir wollen das Motorrad konkurrenzfähig machen, wir wollen ganz oben ankommen. Wir hatten versucht, uns in Mugello gegenseitig zu helfen. Er konnte mir dort beim Getriebe helfen, ich ihm in Assen in einigen Kurven. So konnte er stärker werden. Aber er kennt das Motorrad viel besser als ich, es ist für ihn wie ein Handschuh. Deshalb kann ich von ihm noch viel lernen.

> „Seit Mugello arbeiten wir mit Aleix Espargaró zusammen. Ich konnte ihm zu einigen Kurven helfen, er hat sehr viel Erfahrung mit der Aprilia. “
>
> Maverick Viñales

Könnte dieser Podestplatz nach einem Jahr bei Aprilia den Durchbruch für Sie gebracht haben?
Das könnte sehr gut sein. Derzeit bin ich auf alle Fälle der glücklichste Mensch auf der Welt. Ich könnte mir nicht mehr wünschen. Ich habe ein sehr schnelles Motorrad, eine sehr gute Gruppe, die für mich arbeitet. Mit Aprilia steht ein sehr gutes Werk hinter mir, und sie pushen mich immer weiter. Ich habe eine wunderbare Familie, ich habe alles, wovon ich immer geträumt habe. Deshalb bin ich auch bereit zu pushen und ganz oben anzukommen. Ich werde jeden Tag hart arbeiten, um mich noch stärker zu machen. Es wird nicht leicht, denn die Konkurrenz in der MotoGP ist stärker denn je. Ich weiß aber, wozu ich in der Lage bin. Ich werde pushen, pushen und noch mal pushen, und dann werde ich sehen, wo ich mich bei den letzten Rennen des Jahres wiedersehen werde.

Ist zwischen Ihnen und der Aprilia jetzt alles so beisammen, wie Sie es wollten, oder müssen noch mehr Dinge zusammenkommen?
Was wir haben, ist eine Konsequenz aus der harten Arbeit, die wir reingesteckt haben. Wir sind jetzt sehr stark. Wir waren auch schon in Austin stark, aber da ich von der 14. Startposition losfahren musste, habe ich mich im Rennen nicht durchsetzen können. In Mugello waren wir auch sehr stark, auch in Barcelona und auf dem Sachsenring. Auf dem Sachsenring hatte ich ein sehr gutes Gefühl mit dem Motorrad, und ich wusste, dass meine Zeit in den letzten zehn Runden kommen würde, denn ich konnte mit alten Reifen sehr schnell fahren. Dann musste ich leider wegen dem technischen Problem aufgeben. Das Rennen war für mich trotzdem sehr wichtig, weil ich mich dort mit der Aprilia viel besser gefühlt habe als letztes Jahr mit der Yamaha, mit der ich ein ganz schlechtes Rennen hatte, den schlechtesten Moment in der ganzen Saison. Und nun war es plötzlich die bis dahin beste Strecke für mich. Ich hatte aber in den letzten Rennen immer das Gefühl, dass ich das Potenzial habe, ganz vorne mitzufahren, aber das Qualifying verbessern muss. Und das ist weiterhin so. Ich habe in den letzten drei Rennen jeweils eine unglaubliche erste Runde gehabt und bin deshalb schnell vorne angekommen. Ich habe trotzdem das Gefühl, dass mein Potenzial noch viel größer ist, wenn ich von weiter vorn starte, aus der ersten oder zweiten Startreihe, weil man sich im Rennen dann auch die Reifen anders einteilen kann, weil man sie zu Beginn nicht so hart rannehmen muss. Deshalb ist unser Ziel für die zweite Saisonhälfte, unser Qualifying zu verbessern. Unser Rhythmus ist sehr stark, deshalb fehlt uns nur noch, weiter vorne zu starten, dann kann ich die Reifen besser managen. Ich denke, ich bin bereit.

Was genau müssen Sie im Qualifying verbessern?
Bislang war es so, dass ich im Qualifying nicht das Maximum aus dem Motorrad herausholen konnte. Speziell mit einem neuen Hinterreifen schiebt mir das Motorrad die Front weg, und ich bin nicht in der Lage, die Linie zuzuziehen. Deshalb bin ich in der Mitte der Kurve zu langsam. Deshalb kommt keine gute Rundenzeit zusammen. Ich kann mit alten und mit neuen Reifen mehr oder weniger die gleichen Rundenzeiten fahren. Grundsätzlich ist das ein gutes Zeichen, denn wir sind im Rennen sehr stark. Aber wir müssen jetzt herausfinden, wie wir das Motorrad abstimmen müssen, um eine gute Runde hinzubekommen. In Assen zum Beispiel hatte ich mit dem neuen Reifen eine gute erste Zwischenzeit, konnte die Runde aber nicht auf dem Niveau zu Ende fahren. Da müssen wir herausfinden, wie wir es hinbekommen. Aber ich denke, das wird mit Versuchen und immer mehr Dingen verstehen von selber kommen. Es ist eine reine Frage der Abstimmung. Ich habe aber das Gefühl, dass wir in die richtige Richtung arbeiten und die richtigen Schritte erzielen. ■



Maverick Viñales

Geburtstag: 12. Januar 1995
Geburtsort: Figueres (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2011: 125GP, Aprilia (3.)
2012: Moto3, FTR-Honda (3.)
2013: Moto3, KTM (1.)
2014: Moto2, Kalex (3.)
2015: MotoGP, Suzuki (12.)
2016: MotoGP, Suzuki (4.)
2017: MotoGP, Yamaha (3.)
2018: MotoGP, Yamaha (4.)
2019: MotoGP, Yamaha (3.)
2020: MotoGP, Yamaha (6.)
2021: MotoGP, Ya./Aprilia (10.)
2022: MotoGP, Aprilia (zurzeit 12.)



Überholen unmögli

Bislang galt die MotoGP als der beste Motorsport weltweit. Doch in diesem Jahr klagten viele Piloten, sie könnten nicht mehr überholen und machten die aerodynamischen Anpresshilfen und die Fahrwerksabsenkungen dafür verantwortlich. Sollten diese verboten werden?

Von: **Imre Paulovits**

Spektakuläre Fahrmanöver, vor Leistung strotzende Bikes, unglaubliche Überholvorgänge und völlig überraschende Rennausgänge – das ist MotoGP. Die zweirädrige Königsklasse agierte in ihrer Geschichte immer an den Grenzen des Machbaren und hat sie verschoben. Das war bei ihrer Vorgängerin, der 500er-Klasse der Weltmeisterschaft, nicht anders. Auch dort wetteiferten die Motorentechniker mit den Fahrwerksbauern und den Reifenherstellern, um der Leistung Herr zu werden. Sie schufen Lösungen, die ihren Weg auch in den Serienbau fanden. Stabile Rahmen, Scheibenbremsen, Radialreifen, sensible Federelemente und viel mehr haben wir dieser Entwicklung zu verdanken.

Schwerpunkt runter

Die Einführung der MotoGP-Klasse 2002 gab dem Ganzen noch mehr neue Impulse. Um sie nicht ausufern zu lassen, hatte man jedoch Techniken, die es im Automobilsport gab und dort zu Exzessen geführt hatten, gleich vorsorglich verboten. Hochdruck-Hydraulik-geregelte Getriebe wurden genauso verboten wie ABS und elektronische Aktiv-Fahrwerke. Doch die Formulierung, wie Letztere im Reglement verbannt wurden, hatte dem schlauen Fuchs Gigi Dall'Igna eine Idee entlockt, die heute das Bild der MotoGP bestimmt. Geschrieben steht, dass sich die Fahrhöhe des Motorrads nur durch die Kraft des Fahrers sowie die während der Fahrt vom Motorrad auftretenden Kräfte verändern darf und jede Einflussnahme von elektronisch gesteuerten Regelmöglichkeiten verboten ist. Dall'Igna dachte darüber nach, wie man trotzdem in der Lage sein könnte, den Schwerpunkt des Motorrads abzusenken, denn dieser begrenzt das Maß der Beschleunigung und des Bremsens.

> „Für mich gehören sowohl Flügel als auch Fahrhöhenverstellungen weg. Sie bringen der Serienentwicklung nichts und machen die Rennen nicht besser."
>
> Simon Crafar

Zu diesem Thema hatten sich bereits um die Jahrtausendwende die beiden Ducati-Corse-Ingenieure Claudio Domenicali (heute Ducati-CEO) und Filippo Preziosi Gedanken gemacht. Sie reichten ein Patent ein, bei dem sich das Heck und damit der Schwerpunkt über die Verlängerung der Zugstrebe des hinteren Umlenksystems absenken lässt. Dall'Igna fand mit seiner Truppe eine rein mechanische und hydraulische Lösung. Zuerst nur für den Startvorgang, denn die Meter, die man dort gewinnt, können einen großen Vorteil bringen. So kam diese Technologie 2019 zum Einsatz, Yamaha machte es ihnen bald nach. Dann fand man auch Lösungen, das Ganze auch im Rennen einzusetzen. Mittlerweile hat sie jeder, Ducati kann nun auch die Front während des Rennens auf der Geraden absenken, und Aprilia hat ein komplexes System, wo Front und Heck zusammenarbeiten. Ab 2023 wird die vordere Fahrhöhenverstellung nur noch für den Start zugelassen.

Druck durch Wind

Die Idee, durch Flügel Abtrieb zu erzeugen, gibt es im Automobilsport schon seit den 1960er-Jahren. Schon in den 1970er-Jahren probierten es auch Techniker bei Motorrädern, aber es war wieder



Wie an der Perlenkette: Viele MotoGP-Piloten beklagten, sie könnten nicht mehr überholen

MOTOGP



APRILIA



Die Aerodynamik (hier Aprilia) hat in der MotoGP riesige Fortschritte gemacht



MICHELIN

Michelin-Vorderreifen: plus 10 Grad



MOTOGP

Fahrwerksabsenkung: Durch das Absenken des Hecks und nun auch der Front lässt sich effektiver beschleunigen

die Truppe um Dall'Igna, die damit ab 2016 Fortschritte erzielte. Zwar sind dem durch das Reglement auch Grenzen gesetzt worden, doch die Entwicklung hat heute zu hochwirksamen Systemen geführt. Und weil diese beiden Errungenschaften die Grenzen des Machbaren verschoben haben, kamen neue Probleme. Zunächst war Brembo gezwungen, über neue Bremsentechnologien nachzudenken, doch nun hat sich bei den Reifen ein Problem aufgetan, das so schnell nicht zu lösen sein wird. „Durch die höheren Kräfte beim Bremsen und durch den Anpressdruck auch in den Kurven kann es auf verschiedenen Strecken zu Problemen mit der Temperatur des Vorderreifens kommen", bestätigt Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. „Im Windschatten steigen die Temperaturen noch weiter an. Dies macht bis zu zehn Grad Celsius aus. Der Reifendruck steigt, der Grip lässt nach." Michelin entwickelt nun einen neuen Vorderreifen. Doch bis der so weit ist, wird es 2024 sein.

Diese Situation erschwert nun das Überholen extrem. Vor allem auf Stop-and-Go-Strecken bei hohen Temperaturen klagten die Fahrer über zu hohe Vorderreifen-Temperaturen, die ein Überholen unmöglich machen. Die Formel 1 hatte dieses Problem über zwei Jahrzehnte, für dieses Jahr wurde das Regelwerk komplett überarbeitet. Und dies fordern nun viele auch in der MotoGP. Technik-Experte und Ex-Pilot Simon Crafar: „Für mich gehören sowohl Flügel als auch Fahrhöhenverstellung weg", so der Neuseeländer. „Sie bringen der Serienentwicklung nichts, weil sie zu speziell sind, und machen die Rennen nicht besser. Ich möchte auch nicht klassische Rennstrecken aus dem Kalender verschwinden sehen, weil dort der Sturzraum zu klein wird." Ähnlich denkt KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Durch die Flügel und die hintere Fahrhöhenverstellung ist der Topspeed um über 10 km/h gestiegen. Hätten wir nicht durchbekommen, dass die vordere Fahrhöhenverstellung im Rennen ab 2023 verboten wird, währen weitere zehn km/h zu befürchten gewesen. Das bringt unnötige Gefahren für die Fahrer."

Verbieten oder nicht?

Vor allem die neue Generation der Fahrer hat sich aber schnell an die Fahrhilfen gewöhnt. „Du willst beim Beschleunigen, Bremsen und in der Kurve Druck auf dem Vorderreifen. Dies haben wir durch Gewichtsverlagerung erreicht, jetzt macht es die Aerodynamik, und den Hinterreifen belastet die Fahrhöhenverstellung", erklärt KTM-Werkspilot Miguel Oliveira. Dass die Bikes unfahrbar werden, wenn bei einer Kollision einer der Flügel abreißt, haben wir in der letzten Zeit ebenfalls gesehen. Marc Márquez, während dessen Verletzungspause die Technik die Motorräder stark verändert hat, war alles andere als begeistert, in welche Richtung sich die MotoGP verändert. Auch Stefan Bradl hält nicht viel davon. „Das Zeug gehört weg, sofort", sagte er vor Kurzem in einem Interview. „Dann kommt die MotoGP wieder dahin, wo es die Fahrer gern hätten."

Gustl Auinger hingegen ist vorsichtig mit der Forderung nach einem Verbot. „Wir wissen nicht, wohin die Reise der MotoGP in den nächsten Jahren und Jahrzehnten gehen wird", so der Österreicher. „Ob es Verbrenner, Hybriden oder Elektromotoren sein werden, wissen wir heute nicht. Aber das eine ist sicher, man wird in der Königsklasse mit viel Leistung fahren. Dann braucht man Aerodynamik, und man braucht Traktion. Jetzt die Technologien, die genau das bringen, zu verbieten und später feststellen, dass man sie doch braucht, wäre auch ein falscher Weg."

Ohnehin wird es nicht von heute auf morgen gehen. Die MSMA muss jede Regeländerung einstimmig beschließen, bis die Regel greift, vergeht noch mehr Zeit. Und vielleicht haben die Techniker bis dahin längst Lösungen gefunden, die die Probleme von heute schnell zu denen von gestern machen. ■

Messlatte der Neuzeit

Als vor 20 Jahren die MotoGP-Ära anbrach, brachte Honda ein revolutionäres Fünfzylinder-Motorrad, das allen anderen überlegen war. Die Konkurrenz musste erst lernen, warum die RC211V so schnell war.

Von: **Imre Paulovits**

Das Rätselraten war groß. Mit welcher Konfiguration würde Honda in die neue Viertakt-Ära starten, für die sie sich zum Ende der 1990er-Jahre so stark gemacht hatten? Die Gerüchte reichten vom V2 bis zum V6, mit runden und ovalen Kolben, und tatsächlich wurden beim größten Hersteller der Welt auch all diese Konzepte diskutiert und berechnet. Was schließlich herauskam war eine Konfiguration, mit der niemand gerechnet hatte, die aber viel ihrer bis dahin erlangten Erfahrung in sich vereinte: ein V5 mit drei liegenden und zwei stehenden Zylindern und einem Zylinderwinkel von 75,5 Grad.

Die Kolben und Pleuel der beiden äußeren Zylinder teilten wie bei einem konventionellen V4-Motor je einen Hubzapfen. Der mittlere der liegenden Zylinder hatte einen eigenen Hubzapfen, der 104,5 Grad zu den anderen versetzt war, und so brauchte der Motor bei 75,5 Grad Zylinderwinkel keine leistungszehrende Ausgleichswelle. Die Zündfolge war 2-5-3-4-1, die Zündungen erfolgten bei 0, 75,5, 180, 360 und 435 Grad des 720-Grad-Zyklus und hatten damit einen leichten Big-Bang-Effekt. Honda konnte bei dieser Auslegung auf sehr viel Erfahrung aus der Entwicklung des RC45 Superbikes zurückgreifen. Bei deren 72 mm Bohrung und 46 mm Hub hätte ein Fünfzylinder 936,4 ccm ergeben. Um noch mehr Drehmoment zu bekommen, wurde der Hub um 2,5 mm verlängert, und so kam man beim Fünfzylinder auf 987,3 ccm. Bei 75,5 Grad Bankwinkel konnte der Einlasstrakt noch immer gerade gehalten werden, eine voluminöse Airbox fand Platz, und die Auslasskanäle der hinteren Bank lagen weit genug oben, um dem mit übereinanderliegenden Wellen versehenen Getriebe nicht im Weg zu stehen. Mit 210 PS lag man gleich auf einem höheren Niveau als beim 500er-Zweitakter, dabei war das Triebwerk für einen Rennmotor außergewöhnlich zahm ausgelegt.

Das richtige Paket machts

War der Motor schon ungewöhnlich, verwunderte der erste Prototyp, von dem Honda im Sommer 2001 die ersten Bilder veröffentlichte, noch viel mehr. Er sah von seinem Entwicklungsstand bereits

> „Die Honda konnte gleich ihre Leistung nutzen, was die anderen erst lernen mussten.“
>
> Valentino Rossi

wie ein Serienmotorrad aus und baute trotz doppeltem Hubraum viel kompakter als die 500er-Zweitakter. Wie sich später herausstellte, hatten die Ingenieure um Projektleiter Heijiro Yoshimura bei ihm viele Dinge bedacht, auf die die Konkurrenz erst kommen musste. So versahen sie ihr neues Motorrad mit einer längeren Schwinge und einem längeren Radstand als die 500er, die Verkleidung war sehr schmal und kurz, um dem Seitenwind wenig Angriffsfläche zu bieten und die Richtungswechsel bei hohem Tempo zu erleichtern. Die Aufnahmen für die vorderen Motorhalterungen saßen sehr tief und waren mit langen Rahmenauslegern verbunden, über die sich der kontrollierte Flex genauer variieren ließ.

Die ersten Testfahrten im Sommer machten Shinichi Itoh, Tohru Ukawa und Mako-

Das neue Gesicht einer Ära: Die Honda RC211V war das perfekte Motorrad für die damals neue Viertakt-Formel

to Tamada. Am 7. August 2001 fuhren Valentino Rossi und Colin Edwards, die zuvor zusammen die 8 Stunden von Suzuka gewonnen hatten, erstmals mit der RC211V. Hatte Honda zunächst die Maße einer 250er im Sinn, musste für den langen Rossi erst einmal die Sitzbank weiter nach hinten versetzt werden, und der Italiener verlangte auch nach anderen Maßnahmen, damit er seinen langen Körper beim Bremsen und Beschleunigen auch weiter so einsetzen konnte, wie bei der 500er. Bei den Tests über den Winter 2001/2002 wuchs die Verkleidung weiter etwas an.

Bei der Renn-Premiere im April 2002 beim Grand Prix von Suzuka gewann Valentino Rossi mit der RC211V im strömenden Regen, Test-Pilot Shinichi Itoh wurde Vierter. Danach wurde die Überlegenheit der Fünfzylinder-Honda noch eklatanter. Ohru Ukawa gewann nach einem Fehler Rossis in Welkom vor dem Weltmeister, die beiden fuhren auch in Le Mans und Barcelona Doppelsie-



HONDA

TECHNISCHE DATEN

Honda RC211V (2002)	
Motor	Wassergekühlter V-Fünfzylinder-Viertakter, DOHC, 5 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	72 x 48,5 mm
Hubraum	987,3 ccm
Leistung	210 PS bei 15 000/min
Leergewicht	145 kg

ge ein. Auch wenn die Yamaha M1 mit Max Biaggi stärker wurde, gewann Rossi den ersten MotoGP-Titel mit elf Siegen. Dass Alex Barros, der für die letzten vier Rennen ebenfalls eine RC211V bekam, zwei Siege einfahren konnte, zeigte das Potenzial des Fünfzylinders noch mehr auf.

2003 bekam Rossi eine weiter vergrößerte Verkleidung, um dem Topspeed der neu eingestiegenen Ducati begegnen zu können, die zunächst mit Schalldämpfern versehenen Auspuffe wurden für mehr Leistung zu Megafonen. Die Einspritzung bekam Ride-by-Wire. Rossi konnte seinen Titel mit neun Siegen verteidigen, und auch Sete Gibernau fuhr im Team von Fausto Gresini vier Siege auf der Fünfzylinder-Honda ein und Max Biaggi einen im Team von Sito Pons. Als Rossi das Gefühl bekam, die Honda-Bosse seien sich der Qualitäten der MotoGP-Honda zu sicher und würden seine Verdienste als Fahrer nicht hoch genug anerkennen, gab er dem Buhlen von Yamaha nach und wechselte die Fronten. Er gewann die nächsten beiden Titel für Yamaha.

Letztes Aufbäumen

Honda wollte im letzten Jahr der 990er-Formel den Titel unbedingt zurück. Schon zuvor war der Motor mit 74 x 46,1 mm kurzhubiger geworden, für noch mehr Leistung und Drehzahl kam für 2006 die Version mit 76 x 43,7 mm. Dies war ein völlig neuer Motor, der 60 mm kürzer baute und eine längere Schwinge zuließ. Nach anfänglichen Problemen kam Nicky Hayden mit ihr immer mehr in Schwung, und als Rossi im WM-Finale in Valencia stürzte, holte er tatsächlich den Titel zurück zur RC211V, der der ersten MotoGP-Ära ihr Gesicht gab und den Weg in die Zukunft zeigte. ■





HONDA

Die Urvariante der RC211V war noch kompakter als ihre späteren Nachfolger



HONDA

Valentino Rossi gewann die ersten beiden MotoGP-Titel mit der Honda



HONDA

Ingenieurskunst vom Feinsten: 72,5-Grad-V5 für perfekten Massenausgleich



Fuhr allen davon: Spencer nutzte die eigenen Stärken und die der Honda

ARCHIV MOTORRAD

Spencers erster Sieg

Beim Grand Prix von Belgien 1982 in Spa holte Freddie Spencer den ersten GP-Sieg von Honda seit fast 15 Jahren und zeigte seine Brillanz auf, durch die er später Weltmeister werden sollte.

Von: **Imre Paulovits**

Es sah so einfach aus. Freddie Spencer fuhr an diesem sonnigen Sonntag in den Ardennen der gesamten Konkurrenz einfach davon. Doch welche Anspannung wirklich in ihm steckte, zeigte sich nach der Auslaufrunde: Als er in die Boxengasse fuhr, rutschte ihm das Vorderrad weg, und er warf die Dreizylinder-Honda vor dem Parc Fermé weg. Doch er hatte es geschafft. Gleich in seinem ersten vollen WM-Jahr konnte der damals 20-Jährige seinen ersten Grand Prix in der Königsklasse gewinnen und Honda den ersten GP-Sieg seit Mike Hailwood auf der RC 181 beim Grand Prix von Kanada 1967 schenken.

Nach der Pleite mit der Viertakt-NR-500 hatte Honda als weltgrößter Hersteller auch an seinem Image zu arbeiten. Die Honda NS 500 konnte bei ihrem Debüt beim Grand Prix von Argentinien mit Freddie Spencer auf dem dritten Platz und zeitweiliger Führung gleich überzeugen. Es steckte aber auch ein gigantischer Aufwand dahinter. Während die anderen Hersteller mit maximal drei Technikern pro Fahrer agierten, wurden die drei Werks-Hondas von Freddie Spencer, Marco Lucchinelli und Takazumi Katayama von einem 19 Mann starken Technikerstab betreut. Doch auch dies konnte nicht verhindern, dass nach der Punktlandung beim Debüt zwei Ausfälle für Spencer auf dem Salzburgring und in Jarama folgten und der Ausnahmekönner auch in Assen nach einem Sturz im Regen leer ausging. Aber ein zweiter Platz in Misano und die schnellsten Rennrunden in Misano und in Assen zeigten bereits, dass es nur noch eine Frage der Zeit sein würde, bis der US-Jüngling und die neue Honda ganz oben stünden.

Dass es gerade auf dem schnellen Kurs von Spa so weit sein wird, überraschte dann doch. Eigentlich sollte die Dreizylinder durch ihre Wendigkeit ihre Vorteile haben und die Reifen schonen, auf den langen Geraden billigte man der Vierzylinder-Konkurrenz Vorteile zu. So war es dann auch Jack Middleburg auf der Werks-Suzuki, der die schnellste Trainingszeit fuhr. Doch Spencer fand großen Gefallen an dem Straßenkurs in den Ardennen und lauerte bereits dahinter. Zunächst wechselten sich Barry Sheene, Jack Middleburg, Kenny Roberts und Graeme Crosby mit ihren Vierzylinder-Yamahas und Suzukis an der Spitze ab, doch in der neunten von 20 Runden ging Spencer an die Spitze und begann, sich abzusetzen. Bei Kenny Roberts trat wieder das Problem der 1982er V4-Yamaha in den Vordergrund: Das quer eingebaute Federbein erhitzte sich, und das Motorrad begann auf jeder Bodenwelle auszukeilen, dazu zehrte es seine Dunlop-Reifen auf. Auch an den Werks-Suzukis begannen Dämpfung und Reifen nachzulassen. Schließlich war es einzig Barry Sheene, der zum Schluss noch versuchte, Spencer einzuholen, doch der hielt mit neuem Rundenrekord, fast drei Sekunden schneller als seine Trainingszeit, dagegen und fuhr den Sieg heim. Sheene war auch voll des Lobes über seinen jungen Gegner: „Freddie fährt nicht nur unheimlich schnell, er ist dabei auch sanft und reifenschonend."



PAULOVITS

Ende einer Ära: Ron Haslam (#44) verpasste mit der NR 500 knapp den Punkt

Schwanengesang

Als ich damals mit meinen Freunden mit unseren Motorrädern nach Spa fuhr, konnte ich nicht ahnen, welchem geschichtlichen Ereignis wir dort beiwohnen würden. Es war ein großer Tag für Honda, aber nicht nur wegen des ersten Sieges der NS. Denn neben deren drei Werksfahrern war auch Ron Haslam mit der Viertakt-NR gemeldet. Wie der Brite den mittlerweile standfesten Viertakter über die Berg- und Talbahn scheuchte, war beeindruckend, und das Geräusch dieser bis 22 000/min drehenden Ovalkolben-V4 werde ich nie vergessen. Schließlich fehlten Haslam nur zwei Sekunden zum zehnten Platz und damit zum ersten historischen WM-Punkt. Nur noch einmal, vier Wochen später in Silverstone, sollte die NR unter Haslam noch einmal heulen, dann war ihre Geschichte vorbei. Aber Freddie Spencer und die NS sollten ganz bis zum WM-Titel aufsteigen. ■

ERGEBNIS

GP Belgien Spa 1982, 500 ccm

1.	Freddie Spencer (USA)	Honda	52.59,67 min
2.	Barry Sheene (GB)	Yamaha	+3,80 s
3.	Franco Uncini (I)	Suzuki	+6,27 s
4.	Kenny Roberts (USA)	Yamaha	+23,08 s
5.	Randy Mamola (USA)	Suzuki	+35,09 s
6.	Marco Lucchinelli (I)	Honda	+36,47 s
7.	Boet van Dulmen (NL)	Yamaha	+39,54 s
8.	Kork Ballington (ZA)	Kawasaki	+40,11 s
9.	Michel Frutschi (CH)	Sanvenero	+1.00,44 min
10.	Marc Fontan (F)	Yamaha	+1.02,77 min


Auf Biegen und Brechen: Petrucci (#9) gegen Petersen

NELSON

MotoAmerica

Gagne vor Petrucci

Elf Rennen lang konnte Danilo Petrucci die Führung in der US-Meisterschaft halten. Doch in Laguna Seca löste ihn Vorjahres-Meister Jake Gagne an der Tabellenspitze ab.

Von: **Imre Paulovits**

Es war nur ein paar Tage vor dem Beginn der US-Meisterschaft, als Danilo Petrucci und Ducati sich auf eine US-Superbike-Saison einigten. Im Warhorse-Rennteam von Ducati New York und unter der technischen Leitung von Tuner-Legende Eraldo Feracci, der einst Doug Polen zum WM-Titel führte, startete der 31-jährige Italiener das Abenteuer. Neue Strecken, lange Reisen und ein Motorrad, das mit den Pirelli-Reifen für die Weltmeisterschaft entwickelt wurde und nun auf die viel härteren Dunlop-Reifen der US-Meisterschaft abgestimmt werden muss – da war ihm klar, dass es nicht einfach sein wird. Doch es begann wie ein Märchen. Petrucci gewann die ersten drei Rennen, während Vorjahres-Champion Jake Gagne bis dahin nur zwei Nuller und einen dritten Platz vorzuweisen hatte. Doch dann drehte der Amerikaner den Spieß um. Während Petrucci im zweiten Rennen von Road Atlanta seinen ersten Ausfall hatte, holte Gagne seinen ersten Saisonsieg. Bevor sich die US-Superbiker am letzten Wochenende in Laguna Seca trafen, hatte der Yamaha-Werkspilot vier weitere Siege angehäuft und den Vorsprung von Petrucci bis auf zwölf Punkte dezimiert.

Überlegener Sieger

Und auch in Laguna war Gagne nicht zu stoppen. Der 28-Jährige hängte das Feld im Handumdrehen ab und verwaltete ab Rennmitte seinen Fünf-Sekunden-Vorsprung. Petrucci kam erst zum Schluss richtig in Fahrt, doch in der letzten Runde bremste er sich in der Corkscrew auf der Außenlinie an Cameron Petersen vorbei auf den zweiten Platz. Die beiden berührten sich, und Petersen kam wie einst Valentino Rossi vom Dreck wieder auf die Strecke. Während Petrucci mit seinem Hinterreifen kämpfte, überholte ihn Petersen bis zum Zielstrich wieder zurück.

Auch im zweiten Rennen war gegen Gagne kein Kraut gewachsen und er gewann erneut mit über fünf Sekunden Vorsprung. Diesmal konnte Petrucci zwar Peterson besiegen, doch in der Tabelle hat sich nun Gagne an die Spitze gesetzt: Er führt mit 215 Punkten vor Petrucci (212), Petersen liegt weitere 37 Punkten zurück. Vier Termine stehen noch aus – in diesen acht Rennen werden der Yamaha- und der Ducati-Pilot alles geben. ■


Jake Gagne: Der Yamaha-Pilot war in Laguna Seca eine Klasse für sich

NELSON

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Wenn es auch jedes Jahr vier Grands Prix in Spanien gibt: Nach den zwei Jahren der Pandemie, in denen sie entweder gar nicht oder nur von wenigen Besuchern live gesehen werden konnten, ist der Andrang gewaltig. Das Motorland Aragón, wo zuletzt nur eine begrenzte Menge reingelassen wurde, bereitet sich auf das große Comeback am 16. bis 18. September vor. In dieser Woche präsentierten sie in Madrid ihr Rennen, und Carmelo Ezpeleta und Lokalheld Jorge Martín standen Rede und Antwort. „Ich freue mich sehr, dass so großes Interesse herrscht, und ich freue mich schon in Aragón auf die Rennen", so Ezpeleta.

MOTORRAD-WM

Während die aktuellen MotoGP-Piloten ihre verdiente Sommerpause genießen und sich auf die zweite Saisonhälfte vorbereiten, ist KTM-Testpilot Dani Pedrosa umso fleißiger. Nach dem Goodwood Festival of Speed, wo er zusammen mit den Legenden Wayne Rainey, Mick Doohan, Kevin Schwantz und Kenny Roberts fuhr, nahm der 36-jährige Spanier mit seiner MotoGP-KTM an einem Beschleunigungsduell über die Viertelmeile gegen einen Porsche Spider 918 mit 4,6-Liter-V8-Motor und zusätzlichen E-Motoren, insgesamt 887 PS und 1280 Nm Drehmoment, teil. Trotz Wheelspin über die halbe Distanz lederte er das Auto ab. Danach nahm er am Lamborghini Super Trofeo in Misano teil.

MOTOGP

Francesco Bagnaia versprach nach dem Sieg in Assen, mit seinen Freunden noch einmal zu feiern. Doch als er auf Ibiza aus der Disco nach Hause fuhr, wurde er mit mehr als den in Spanien erlaubten 0,25 Promille erwischt. Bagnaia, der sonst so gut wie nichts trinkt, schwor, es nie wieder zu tun, aber ihm drohen bis zu vier Jahre Führerscheinentzug.

Superbike-WM

Hickman-Wildcard

Peter Hickman, TT-Rundenrekordhalter und dieses Jahr vierfacher Sieger auf der Isle of Man, wird mit einer Wildcard die Superbike-WM-Runde auf einer BMW M 1000 RR in Donington bestreiten.

Von: **Imre Paulovits**

Neben dem amtierenden britischen Superbike-Meister Tarran Mackenzie können die einheimischen Fans an diesem Wochenende einem Superstar aus ihren Reihen die Daumen drücken: Dem derzeit besten TT-Piloten Peter Hickman. Der 35-Jährige hat bei der Rückkehr der TT nach zwei Jahren auf die Isle of Man mächtig abgeräumt, mit BMW die Superbike-, Superstock- und die Senior-TT gewonnen, dazu auf Paton die Lightweight-TT. Doch Hickman ist mehr als nur ein Straßen-Spezialist. Er fährt auch die British Superbikes und hat es dort auf sechs Siege gebracht, zwei davon im letzten Jahr. Er hat auch schon öfter Wildcard-Einsätze in der Superbike-WM absolviert und dabei regelmäßig gepunktet. Den Fans noch immer in Erinnerung geblieben ist sein Ritt 2012, als er auf der Suzuki von Paul Denning vom 19. Startplatz auf P9 vorfuhr. Zuletzt war Hickman 2019 auf der Werks-BMW in der Superbike-WM unterwegs, als er für den verletzten Markus Reiterberger in Donington einsprang. Doch während er zuletzt auf ein unbekanntes Motorrad stieg, konnte sich Hickman diesmal gründlich vorbereiten. Er wird seine M 1000 RR von FHO Racing mit Superbike-WM-Elektronik einsetzen, die er zuvor ausgiebig testen konnte. ■



WORLDSBK

Peter Hickman auf der FHO-BMW M 1000 RR: für SBK-Einsatz gerüstet

Endurance-WM

Honda zeigt Farbe

HRC hat das Motorrad vorgestellt, mit dem der weltgrößte Hersteller bei den 8 Stunden von Suzuka mit Iker Lecuona, Tetsuta Nagashima und Takumi Takahashi wieder gewinnen will.

Von: **Imre Paulovits**

Honda, deren letzter Sieg in Suzuka auf 2014 datiert, möchte auf der hauseigenen Strecke endlich wieder gewinnen. Letzte Woche flog Iker Lecuona zu einem zweitägigen Test nach Japan und war begeistert. „Ich bin sehr glücklich mit den Fortschritten, die wir gemacht haben. Ich bin auch einen Longrun von 28 Runden gefahren, eine Stunde am Limit, und war mit meiner Pace zufrieden", so der 22-jährige Spanier.

Honda tut sich zwar in der Superbike-WM noch immer schwer, in Suzuka dürften ihre Siegeschancen deutlich bessre stehen. Dort wird das Werksteam auf Bridgestone-Reifen fahren, mit denen die Fireblade ihre ganze Entwicklung durchgemacht hat. Yamaha wird dieses Jahr kein spezielles Werksteam für Suzuka machen sondern verlässt sich auf YART. Kawasaki wird aber mit Jonathan Rea, Alex Lowes und Leon Haslam versuchen, ihren Suzuka-Sieg von 2019 zu verteidigen. ■



HRC

Optisch Serie, innen ganz speziell: Die Werks-CBR 1000 RR-R für Suzuka

NACHRICHTEN

IDM SUPERSPORT

Der 21-jährige Yamaha-Fahrer Bastian Ubl vom MCA Racing Team hatte in den ersten beiden IDM-Veranstaltungen mehr als doppelt so viele Punkte geholt wie im kompletten letzten Jahr, doch der Trend wird nicht fortgesetzt. Sein seit Most verletzter Arm verschiebt ihn in der IDM Supersport in die Zuschauerrolle. Ubl hatte sich bei seinem Sturz im ersten Qualifying in Most sechsmal überschlagen. Dabei wurden im rechten Arm die Innen- und Außenbänder und die Kapsel schwer beschädigt. „Der Arzt hat gesagt, so etwas hätte er noch nie gesehen", erzählt Ubl nach der Operation. Die Regenerationszeit wird sich über Monate hinziehen. Der wortgewandte Rheinland-Pfälzer wird nun in seiner erfrischenden Art als fachkundiger Co-Kommentator der Supersport-Rennen in Schleiz und in Hockenheim auftreten.

IDM SUPERSPORT 300

Toni Erhard und Roto-Store BRT Vitori gehen wegen diverser Spannungen ab sofort getrennte Wege, lässt der 21-Jährige wissen. Die Saison sei für ihn deshalb aber nicht zu Ende. „Es ist nicht ganz einfach, zum jetzigen Zeitpunkt noch ein freies Bike zu finden", sagt der Titelträger der Saison 2018. Er habe aber schon Möglichkeiten in Betracht gezogen und hoffe auf eine passende Lösung, um wieder einen Fahrerplatz einnehmen zu können. Die Saison hatte für Erhard erst in Most so richtig begonnen, vier Meisterschaftspunkte nahm er mit nach Hause. Auf dem Lausitzring und in Oschersleben fehlte er verletzungsbedingt, denn bei Testfahrten im April hatte sich der Kawasaki Ninja-400-Fahrer das Sprunggelenk gebrochen. „Als Nächstes steht das Rennwochenende vom 22. bis 24. Juli auf dem Schleizer Dreieck an. Ich hoffe, bis dahin ein Motorrad gefunden zu haben."

Supermoto-WM Vysoke Myto

Vorteil Marc-Reiner Schmidt

Beim vierten WM-Lauf 2022 im tschechischen Vysoke Myto ging es drunter und drüber. Am Ende profitierte Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt (TM), während sich Lukas Höllbacher (KTM) mit einigen harten Attacken im Titelkampf eher selbst schadete.

Von: **Thomas Schiffner**



XIEM

Weltmeister Marc-Reiner Schmidt (#1) vor Thomas Chareyre

TM-Werkspilot Marc-Reiner Schmidt ging mit zwei Punkten Vorsprung auf Thomas Chareyre in den vierten WM-Lauf auf der Kartbahn in Vysoke Myto. Mit fünf Punkten mehr als der Franzose verließ er Tschechien. Es hätte mehr sein können, aber da spielte der „dritte Mann“ eine Rolle: Österreichs KTM-Pilot Lukas Höllbacher. Schmidt holte sich am Samstag den Extrapunkt für die Pole-Position. Höllbacher führte den ersten Lauf, und Schmidt sicherte den zweiten Platz vor seinem Hauptkonkurrenten Chareyre ab. Im „Fast Race“ (zweiter Lauf am Sonntag) holte Höllbacher den Holeshot, doch schon in der zweiten Runde fuhr der Friedrichshafener von P3 an die Spitze. Höllbacher attackierte in der letzten Runde heftig, fuhr Schmidt in die Seite, trotzdem konnte sich der Weltmeister auf der TM halten und das Rennen noch vor dem Ranshofener gewinnen. Im Superfinale fast eine Wiederholung: Höllbacher griff wieder den führenden MRS an, beide landeten neben der Strecke, der lachende Dritte Thomas Chareyre übernahm die Führung, gewann vor Schmidt, Milan Sitniansky und Höllbacher. Schmidt: „Lukas sagte, er sei nervös gewesen, aber er schadet sich mit solchen Aktionen nur selbst.“ Höllbacher fehlen vor dem fünften Lauf in der Lombardei schon 13 Zähler auf WM-Leader Marc-Reiner Schmidt. ■

SUPERMOTO-WM

Vysoke Myto (CZ), 09./10. Juli

1.	Marc-R. Schmidt (D), TM	2-1-2
2.	Thomas Chareyre (F), TM	3-3-1
3.	Lukas Höllbacher (A), KTM	1-2-4
4.	Mil. Sitniansky (CZ), Honda	5-5-3
5.	Elia Sammartin (I), TM	4-4-5
6.	Youry Catherine (F), Honda	8-6-7
7.	Mickael Amodeo (F), TM	6-7-8
8.	Romain Kaivers (B), TM	7-8-10
9.	Steve Bonnal (F), TM	9-9-9
10.	Andr. Buschberger (A), KTM	17-13-6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 6 Rennen

1.	Marc-Reiner Schmidt	269 Punkte
2.	Thomas Chareyre	264
3.	Lukas Höllbacher	256
4.	Elia Sammartin	196
5.	Milan Sitniansky	169
6.	Axel Marie Luce (F)	139
7.	Mickael Amodeo	133
8.	Youry Catherine	130
11.	Andreas Buschberger	106
17.	Yannik Hintz (D)	58

Hardenduro-WM Abetone

Aller guten Dinge sind drei

Mit seinem dritten Sieg in Folge bei der Hardenduro-WM scheint der Deutsche Manuel Lettenbichler die Meisterschaft zu dominieren. Obwohl er den ersten Lauf verletzungsbedingt auslassen musste, liegt der KTM-Pilot nach vier Läufen schon auf Platz 2, nur zwei Punkte hinter Titelverteidiger Billy Bolt.

Von: **Robert Pairan**

Beim Prolog zum vierten Lauf im italienischen Abetone dominierte aber zunächst der Titelverteidiger, der im Finale das Straight Rhythm Duell gegen Alfredo Gomez gewann, während Lettenbichler den Schweden Eddie Karlsson bezwang.

Start zum Rennen am Sonntag war in fast 2000 Metern Höhe, wo die 30 qualifizierten Teilnehmer in Abständen von 30 Sekunden auf die Runde geschickt wurden. Am Ende schafften nur vier Fahrer innerhalb der fünf Stunden Fahrzeit zwei Runden in den steinigen Bergen.

Lettenbichler konnte schon nach einer Stunde in der ersten Runde auf seiner KTM die Führung übernehmen und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab, schuf sich sogar mit fast neun Minuten einen komfortablen Vorsprung. Bolt konnte dem nichts entgegensetzen, zumal ihn seine Handgelenksverletzung immer noch etwas behindert. Nur von Platz 13 war Mario Roman ins Rennen gegangen und musste zahlreiche Fahrer überholen. Doch schon nach der ersten Runde lag der Sherco-Fahrer auf Platz 5. Am Ende kämpfte er sich sogar noch am Dritten Alfredo Gomez vorbei und konnte so selbst noch auf dem Treppchen landen. ■



KTM

Zum Dritten: Manuel Lettenbichler

HARDENDURO-WM

Abetone (I), 09./10. Juli

1.	M. Lettenbichler (D), KTM	4:13.29,55 h
2.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	+8.49 min
3.	Mario Roman (E), Sherco	+16,19 min
4.	Alfr. Gomez (AND), GasG.	+19,23 min
5.	Matthew Green (ZA), KTM	+1 Runde
6.	Graham Jarvis (GB), Husq.	+1 Runde
7.	Michael Walkner (A), GasG.	+1 Runde
8.	T. Kabakchiev (BG), KTM	+1 Runde
9.	Eddie Karlsson (S), KTM	+1 Runde
12.	Dieter Rudolf (A), KTM	+1 Runde

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 8 Veranstaltungen

1.	Billy Bolt	62 Punkte
2.	Manuel Lettenbichler	60
3.	Mario Roman	58
4.	Alfredo Gomez	47
5.	Graham Jarvis	40
6.	Michael Walkner	38
7.	Teodor Kabakchiev	35
8.	Wade Young	32
9.	David Cyprian	31
10.	Matthew Green	27

„Brauche etwas mehr Konstanz“

Kai Huckenbeck fährt als Profi in der polnischen Liga für Landshut, in der schwedischen Liga für Rospiggarna, in der Speedway-Europameisterschaft und offene Rennen in ganz Europa. Der 29-Jährige gilt derzeit als bester deutscher Speedwayfahrer. Was fehlt dem Niedersachsen noch zum ganz großen Wurf?

Von: **Thomas Schiffner**



QUASCHNING

Ihr bisher größtes Rennen diese Saison war der Deutschland Grand Prix in Teterow. Zufrieden mit dem Ergebnis?
Anfangs lief es gut, doch in meinem vierten Lauf habe ich etwas die Nerven verloren, bin ins Startband gefahren und das hat mich ein bisschen aus dem Konzept gebracht. Das Halbfinale war mein Ziel, und es wäre greifbar gewesen. Mit acht Punkten hätte ich das geschafft. Doch im letzten Lauf habe ich den Start versemmelt. Es hätte besser, hätte schlechter sein können. Die Bahn war nicht die beste.

Die Ergebnisse bei den Ligarennen in Polen, in Landshut und in Schweden waren aber größtenteils gut bis sehr gut. Zufrieden mit dem bisherigen Saisonverlauf?
Bisher kann ich mich nicht beklagen. Es gab auch schon Rennen, wo ich nicht wirklich gepunktet habe. Nicht jeder Tag ist gleich. Ich hoffe, dass ich verletzungsfrei durch die Saison komme und etwas mehr Konstanz reinbringen kann.

Bei der WM-Qualifikation in Abensberg haben Sie sich als Zweitplatzierter nach Stechen gegen GP-Fahrer Anders Thomsen souverän für den Grand Prix Challenge am 20. August in Glasgow qualifiziert. Ziel ist damit die Qualifikation für den Grand Prix 2023?
Auf jeden Fall. Ich versuche es dieses Jahr jedenfalls. Wir haben gegenüber letztem Jahr viel am Material verändert, das macht sich natürlich in den Rennen bemerkbar. In der polnischen Liga läuft es derzeit sehr gut. Wir sind da auf einem guten Weg. Wir arbeiten immer weiter, und ich hoffe, ich kann mich noch weiterhin steigern.

> „Das Fahren auf dem Track ist nicht das Problem, sondern das viele Reisen zwischen den Rennen.“
>
> Kai Huckenbeck

Ist es ein Automatismus im Speedway -je mehr Rennen man fährt, desto mehr kann man auch seine Leistungen steigern?
Eine gewisse Praxis ist natürlich wichtig. Aber manchmal ist es auch wichtig, wenn man sich etwas zurücklehnen und ein paar Tage durchschnaufen kann. Bei mir ist das derzeit nicht der Fall. Es sind jetzt harte Wochen.

Es gibt Fahrer, die fahren 80 bis 100 Rennen pro Jahr. Zuviel kann also auch zu einem nicht gewünschten Ergebnis führen?
Ja, ich hatte auch schon Jahre, wo ich einen Einknicker hatte, weil man irgendwann einfach müde ist. Das Fahren auf dem Track ist nicht das Problem, aber das viele Reisen zwischen den Rennen.



SCHIFFNER

Beim GP in Teterow lief es für Huckenbeck nicht ganz wunschgemäß

Sie haben während ihres Juniorenalters mit dem Bahnsport aufgehört und sind dann für eine Saison oder länger ins Kart gewechselt. Fehlen Ihnen diese Jahre jetzt auf der Karriereleiter?
Das war in der Juniorenzeit, als ich noch 125 ccm gefahren bin. Ich glaube nicht, dass das einen Einfluss hatte.

Speedwayfahrer sind ja in der Regel Individualisten und haben nicht, wie in der MotoGP, ein eigenes Rennteam. Wie sind Sie organisiert?
Mein Vater, der mein größter Förderer war, ist 2018 verstorben. Ich habe zwei polnische Mechaniker, dann einen Manager, der um mich herum alles organisiert und mir den Rücken frei hält.

Ihre Ziele für den Rest dieser Saison?
Zunächst mal gesund bleiben. Dann so viele Punkte wie möglich sammeln, im SEC (Speedway-Europameisterschaft) gut bestehen – und die Qualifikation für den GP 2023 wäre natürlich die Krönung. Und der Speedway-DM-Titel müsste dringend mal wieder in den Norden. ■

Kai Huckenbeck

Geburtstag: 23. Februar 1993
Geburtsort: Wuppertal (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2002: erstes Rennen
2008: int. niederländischer Meister
2011: Deutscher U21-Meister
2013: Deutscher Speedwaymeister
2014: Deutscher Speedwaymeister, Dt. Bundesligameister (Brokstedt), Speedway-Paarcup-Sieger
2015: Dt. Bundesligameister (Stralsund)
2019: Dt. Bundesligameister (Brokstedt)
2021: Dt. Bundesligameister (Brokstedt), Meister 2. polnische Liga (Landshut)



Auch in Tensfeld nicht zu schlagen: Masters-Leader Max Nagl

ADAC

Max-imaler Dominator

Beim Gastspiel im hohen Norden Deutschlands dominierte der Oberbayer Max Nagl die Konkurrenz. Zwei Holeshots und drei Laufsiege waren die fast makellose Bilanz des Husqvarna-Piloten im Sandkasten von Tensfeld. Am nächsten kamen dem Tabellenführer noch die Mitfavoriten im Titelkampf Jordi Tixier und Tom Koch als Zweiter bzw. Dritter auf dem Podium.

Von: **Frank Quatember**

Es ist Halbzeit bei der ADAC MX-Masters-Serie, und die Verhältnisse sind klar. Der 34-jährige Max Nagl setzte sich auch beim deutschen Sandklassiker in Tensfeld problemlos durch und sorgte für einige Superlative. Nagl war das gesamte Wochenende der schnellste, der fitteste und nicht zu vergessen auch beinahe der älteste Pilot im Fahrerfeld. Nur der unverwüstliche Este Tanel Leok hat noch einige Jährchen mehr auf dem Buckel. Nagls Geheimnis: „Einfach schnell fahren im tiefen Sand, das macht es wesentlich einfacher.“

Im ersten Lauf am Samstag zog Max Nagl energisch als Erster in die Startkurve, konnte aber den (noch) angriffslustigen Jordi Tixier nicht abschütteln. Erst ein Fahrfehler des Franzosen sorgte für klare Verhältnisse an der Spitze. Zeitweise lag der Deutsche mit mehr als 20 Sekunden in Front vor Tixier. Der Thüringer Tom Koch schob sich noch am starken Dänen Bjerregaard vorbei und schaffte Platz 3 im Ziel.

Nagl wie entfesselt

Neuer Tag, neues Glück. Doch auch am Sonntag änderte sich nichts an den Machtverhältnissen auf der Sandstrecke. Als das Gatter zu Masters-Lauf 2 fiel, war es zwar überraschend Bjerregaard, der den Holeshot gewann, doch der ehemalige WM-Topfahrer aus Weilheim raste noch in der Startrunde wie entfesselt durch einen Anlieger am Dänen vorbei in Führung. Verfolger Tixier zog zwar schnell nach, doch Nagls Vorsprung war bereits zu groß. Sekunde für Sekunde legte der Husky-Pilot noch zu und war am Zielsprung zum zweiten Mal erfolgreich vor Tixier und dem Briten Adam Sterry.

Zum dritten Lauf war die Strecke schon enorm kaputt. Umso wichtiger ein guter Start, den Max Nagl mit Risiko, aber erfolgreich für sich entschied. Doch diesmal ging Sterry ausgangs der Startkurve clever am Weilheimer vorbei und übernahm die Spitze. Nagl war herausgefordert und knackte den Briten in Runde 2 an exakt derselben Stelle wie im Lauf zuvor den Dänen Bjerregaard. Der Laufsieg war vergeben, und mit Tixier und Tom Koch auf den Plätzen stand auch das Tagesergebnis fest. Auf Platz 4 landete Adam Sterry vor dem niederländischen WM-Piloten Roan van de Moosdijk, der mit der 250er Husky das Rennen in Tensfeld nach seiner schweren Verletzung zum erfolgreichen Comeback nutzte. ■

ADAC MX MASTERS

Tensfeld (D), 09./10. Juli

1.	Max Nagl (D), Husqvarna	1-1-1
2.	Jordi Tixier (F), KTM	2-2-2
3.	Tom Koch (D), KTM	3-4-3
4.	Adam Sterry (CZ), KTM	8-3-4
5.	Roan van de Moosdijk (NL), HVA	4-5-5
6.	Nichlas Bjerregaard (DK), Yamaha	5-6-7
7.	Hardi Roosiorg (EST), KTM	7-9-6
8.	Tim Koch (D), Husqvarna	9-7-8
9.	Tanel Leok (EST), Husqvarna	12-8-9
10.	Paul Haberland (D), Honda	13-13-13

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 8 Läufen

1.	Max Nagl	290 Punkte
2.	Jordi Tixier	237
3.	Tom Koch	210
4.	Adam Sterry	185
5.	Tim Koch	127
6.	Stefan Ekerold (D), Husqvarna	118
7.	Boris Maillard (CH), Suzuki	90
8.	Michael Sandner (A), KTM	86
9.	Tanel Leok	67
10.	Gert Krestinov (EST), Honda	86



ADAC

Dreifachsieg für Max Nagl (M.)

NACHRICHTEN

BOU-TRIUMPH AUCH IN DEUTSCHLAND

Zum deutschen TrialGP nach Neunkirchen (Siegerland) kam auch Rekord-Champion Toni Bou, sah und siegte erneut. Und das gleich doppelt! Heftiger Regen am Samstag machte den Lauf schwierig, der Katalane gewann am ersten Tag mit zehn Punkten Vorsprung auf Jaime Busto, Dritter der Italiener Matteo Grattarola. Am Sonntag wurde Grattarola mit zehn Punkten mehr als Bou Zweiter, Busto wurde punktgleich mit dem Italiener Dritter. Titelverteidiger Bou führt die WM jetzt komfortabel mit 114 Punkten vor Busto (91) und dem Spanier Adam Raga (73).

ELI TOMAC IST DRAN

Es wird eng im Kampf um die US-Motocrossmeisterschaft. Im Sand von Southwick beim sechsten von 12 Läufen setzte sich Yamaha-Star Eli Tomac mit einem ungefährdeten Doppelsieg durch und liegt gesamt nur noch einen Punkt hinter dem Tageszweiten Chase Sexton (Honda). Aaron Plessinger (KTM) holte sein erstes Podium in der laufenden Saison, während der deutsche Honda-Pilot Ken Roczen trotz zweier Startsiege am Ende des Tages auf Rang 4 im Titelkampf weiter an Boden verlor.

LADIES-TEAM GEWINNT BAHNPOKAL

In Zweibrücken unterstrich Langbahn-Weltmeister Romano Hummel (NL) seine Topform mit dem Tagessieg vor dem Dänen Jacob Bukhave und dem Briten James Shanes. Danach gewann Hummel vor Stephan Katt auch noch die wertvolle „Silberne Rose von Zweibrücken“. In Mulmshorn gewann überraschend das Damenteam Nicole Standke/Resi Hölper den Bahnpokal der Seitenwagen. Zweite wurden Fabian Müller/Peter Maurer vor Michael Kolb/Nadin Löffner. In der I-Soloklasse siegte Jörg Tebbe vor Mark Beishuizen (NL) und Jens Bennecker.

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



540 Performance/Voll X Drive, 68986 km, 250 kW (340 PS), weiß, Klima, VB 42.540,- € MwSt. ausw. M. Kraus, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



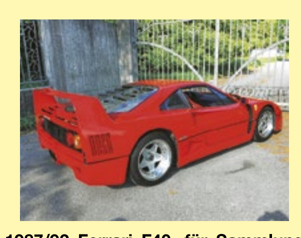
M 135 M 135i X-Drive, 67846 km, 250 kW (340 PS), blau, Alcantara, Navi, Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., VB 29.135,- € MwSt. ausw. 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



1987/92 Ferrari F40, für Sammlung gesucht... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



2018 Ferrari 488 Spider 70th Anniversary, one off, 1. Hand, 345 km, deutsches Fahrzeug, € 379.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H



Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



E 63 AMG T S, 2773 km, 450 kW (612 PS), blau, Leder Nappa, Navi, Tel., AHK, SD, SHZ, NR-Fzg., FZ-NR. 12077, AHK, 123.998,- € MwSt. awb.). Herbert Köpper GmbH, Duvenkamp 10, 46282 Dorsten, Tel. 02362/990489, info@auto-koepper.de, https://www.mercedes-benz-koepper.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58644



GLE 63 AMG 4M, 39356 km, 410 kW (557 PS), weiß, Leder Nappa, Navi, ACC, Klima, SD, SHZ, NR-Fzg. 12327, 86.666,- €. Herbert Köpper GmbH, Duvenkamp 10, 46282 Dorsten, Tel. 02362-990489, info@auto-koepper.de, https://www.mercedes-benz-koepper.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58647



GLC 63 AMG 4M+, 18281 km, 350 kW (476 PS), schwarz, Leder Nappa, Navi, AHK, HEAD-UP, SHZ, NR-Fzg. 12243, 84.998,- € (MwSt. awb.) Herbert Köpper GmbH, Duvenkamp 10, 46282 Dorsten, Tel. 02362/990489, info@auto-koepper.de, https://www.mercedes-benz-koepper.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58645



C 43 AMG 4M, 18751 km, 287 kW (390 PS), schwarz, Leder, Navi, ACC, Klima, SD, SHZ, NR-Fzg. 12267, 65.555,- € (MwSt. awb.). Herbert Köpper GmbH, Duvenkamp 10, 46282 Dorsten, Tel. 02362-990489, https://www.mercedes-benz-koepper.de, info@auto-koepper.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58646



C 63 AMG T, 27520 km, 350kW (476 PS), schwarz, Leder Nappa, Navi, Tel., Klima, SD, SHZ, FZ-Nr.11933, 84.444,- € (MwSt. awb.) Herbert Köpper GmbH, Duvenkamp 10, 46282 Dorsten, Tel. 02362-990489, info@auto-koepper.de, https://www.mercedes-benz-koepper.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58628



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Porsche



992 Turbo S, 1600 km, 478 kW (650 PS), Leder Bi-Color, Vollausstattung, abs. neuwertig, abholbereit, 294.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58664

Privat sucht gepflegten 991 od. 992, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. Tel. 09495/902741



1986/88 Porsche 959, für Sammlung gesucht… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Renn/Rallye



Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Smart

www.berlin-tuning.com H



Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 16. Juli 2022, www.amc-burgau.de



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 31/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50 ❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe



HANS-DIETER SEUFERT

Rennsport nah am Fan: Beim Bergrennen in Homburg knipste MSa-Fotograf Seufert die Autos durch den Bratwurststand

Ohne Verstand

zur DTM am Norisring
MSa 30/2022

Auch Herrn Berger sollte mittlerweile aufgefallen sein, dass sich der südländische Enthusiasmus nicht wesentlich im Besucherzuspruch bei den entsprechenden Veranstaltungen niedergeschlagen hat. Seien wir ehrlich: Die DTM funktioniert zuschauertechnisch nur im Umkreis von 480 km um, na ja, Bad Neustadt an der Saale. Da wäre der Salzburgring, der dem Norisring auch noch ähnlich sieht, eine tolle Bereicherung!

Michael Thomae
D-32427 Minden

Sobald Rennfahrer den Helm aufsetzen, schalten sie ihren Verstand aus. Bester Beweis ist das Norisringrennen. In Nürnberg fordern nicht wenige den Stadtrat zur Absage des Rennens auf, weil diese Veranstaltung vor dem Hintergrund der Energiekrise und Ressourcenknappheit ein Anachronismus sei. Und dann fabrizieren diese Hirnlosen ein Schrottfestival von geschätzten vier Millionen Euro. Herzlichen Glückwunsch. Für 2023 steht die Absage wohl wieder auf der Agenda.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

Vielleicht sollte man die Fahrer vor jedem Rennen eine Runde Kettcar fahren lassen.

Eberhard Böttger
D-58708 Menden

Keine Wunder

zu den Unfällen in Silverstone
MSa 30/2022

Bei jedem Unfall werden die Erinnerungen an den Unfall unseres Sohnes wach. Was mich aber stört, ist, dass beim glimpflichen Ausgang solch verheerender Unfälle von „Wunder“ und „Schutzengel“ geschrieben wird. Seit dem schwarzen Wochenende 1994 in Imola wurde hartnäckige Arbeit in die Sicherheit der Boliden gesteckt, um diese „Wunder“ zu ermöglichen. Präsident Max Mosley, Sid Watkins und jetzt Jean Todt haben mit ihren Teams hervorragende Arbeit geleistet. Die letzten Unfälle werden wohl alle Zweifler überzeugen, dass es ohne Halo keine Wunder gäbe.

Rudolf Ratzenberger
A-5020 Salzburg

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Samstag, 16. Juli

14.10	SBK-WM Donington, Superpole (Aufz.)	Servus TV
14.30	SBK-WM Donington, Superpole (Aufz.)	Eurosport 2*
ca. 14.50	SBK-WM Donington, 1. Rennen **LIVE**	Serv. TV/ES2*
16.00	SSP-WM Donington, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
18.30	Formel E New York, 1. Rennen **LIVE**	Pro 7
ab 20.00	Diverse Motorsport-Sendungen (bis 23.10)	Motorvision TV*
23.10	IMSA-Sportwagen, Lime Rock Park **LIVE**	Motorvision TV*

Sonntag, 17. Juli

12.25	Hardenduro-WM, Abestone (Zus.)	Servus TV D**
13.00	Rallye-WM Estland, Power Stage **LIVE**	Servus TV
13.00	MX2-WM Loket, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	MXGP-WM Loket, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.15	SBK-WM Donington, Superpole (Aufz.)	Servus TV
15.00	SBK-WM Donington, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
15.55	Hardenduro-WM, Abestone (Zus.)	Servus TV A**
16.00	MX2-WM Loket, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	MXGP-WM Loket, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
18.00	SSP-WM Donington, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
18.30	Formel E New York, 2. Rennen **LIVE**	Pro 7
19.00	SBK-WM Donington, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
20.30	NASCAR Cup Series, Loudon **LIVE**	Sport 1+*
21.00	IndyCar Series, Toronto **LIVE**	Sky Sport F1*

Montag, 18. Juli

01.05	Rallye-WM Estland, Highlights (Wh.: 09.25)	Sport 1+*
ab 20.00	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 01.25)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Donnerstag, 14. Juli bis Sonntag, 17. Juli

---	Rallye-WM Estland, komplett **LIVE**	wrcplus.com*

Freitag, 15. Juli

11.20	SBK-WM Donington, FP1 **LIVE**	servustv.com
15.50	SBK-WM Donington, FP2 **LIVE**	servustv.com
21.00	Rallye-WM Estland, Highlights des Tages	redbull.tv
21.55	Formel E New York, FP1 **LIVE**	ran.de

Samstag, 16. Juli

ab 09.55	SBK-WM Donington, der Samstag **LIVE**	servustv.com
10.00	Rallye-WM Estland, WP 12 **LIVE**	servustv.com
ca. 11.40	Truck-GP Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
12.55	Formel E New York, FP2 **LIVE**	ran.de
13.40	ADAC RW Lausitzring, der Samstag **LIVE**	YouTube
14.30	Formel E New York, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 15.40	Prototype Cup Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
16.00	Rallye-WM Estland, WP 16 **LIVE**	servustv.com
ca. 18.15	Truck-GP Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
18.30	Formel E New York, 1. Rennen **LIVE**	ran.de
21.00	Rallye-WM Estland, Highlights des Tages	redbull.tv

Sonntag, 17. Juli

07.30	Super Formula Fuji, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
08.00	Rallye-WM Estland, WP 21 **LIVE**	servustv.com
ab 11.45	SBK-WM Donington, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
12.55	Formel E New York, FP3 **LIVE**	ran.de
12.55	ADAC RW Lausitzring, der Sonntag **LIVE**	YouTube
13.00	Rallye-WM Estland, Power Stage **LIVE**	servustv.com
ca. 13.25	Truck-GP Nürburgring, 3. Rennen **LIVE**	YouTube
14.30	Formel E New York, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 14.50	Prototype Cup Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 16.35	Truck-GP Nürburgring, 4. Rennen **LIVE**	YouTube
18.30	Formel E New York, 2. Rennen **LIVE**	ran.de
21.00	Rallye-WM Estland, Highlights des Tages	redbull.tv

*kostenpflichtig ** D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Vorschau


RED BULL

Rallye-WM: Nach der Safari steht nun die Rallye Estland auf dem Programm



ETRC

Truck-Grand-Prix: Am Nürburgring sind wieder die dicken Dinger unterwegs


WORLDSBK

Superbike-WM: Der WM-Kampf geht in Donington in die nächste Runde

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

14.–17.07.	Rallye-WM, Tartu	EST
15.–17.07.	ADAC Sachsenring Classic, Sachsenring	D
16.07.	IMSA-Sportwagen, Lime Rock	USA
16./17.07.	Formel E, New York (2 Rennen)	USA
16./17.07.	ADAC Truck-GP & Prototype Cup, Nürburgring	D
16./17.07.	NASCAR Xfinity/Cup Series, Loudon	USA
16./17.07.	ADAC Racing Weekend, Lausitzring	D
17.07.	IndyCar Series, Toronto	CDN
17.07.	Super Formula, Fuji	J

Motorrad

13.07.	Langbahn-WM-Challenge, Marmande	F
15.–17.07.	ADAC Sachsenring Classic, Sachsenring	D
16.07.	Speedway Paar-EM U19, Riga	LV
16.07.	Flattrack-WM, Diedenbergen	D
16./17.07.	Superbike-/Supersport-WM, Donington Park	GB
17.07.	Motocross-WM, Loket	CZ
17.07.	Moto2-EM/JuniorGP, Portimão	P
17.07.	Speedway Team Cup, Diedenbergen	D

RACING. PUR. ERLEBEN.

NÜRBURGRING
12. – 14.08.2022



WWW.OLDTIMERGRANDPRIX.COM

49. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

Masters Racing Legends / Masters Gentleman Drivers
DTM Classic Cup / FHR CanAm & Sportscars & Group C Classics
Revival DRM / Lurani Formel Junior
Ferrari FCD Racing Series / Vintage Sports Car Trophy
@OldtimerGrandPrix @AvDOldtimerGrandPrix

In Zusammenarbeit mit



































Offizieller Medienpartner



Medienpartner

